جامعة مؤتة
عمادة الدراسات العليا

انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية

إعداد الطالب
مقرن سعود مطني الرشيدي

إشراف
الدكتور سليم القيسي

رسـالة مقدمة إلى عمـادة الـدراسات العـليا
استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير
فـي علم الاجتماع تخصص علم الجريمـــة

جامعة مؤتة، 2010م

الإهداء

إلى روح والدي الطاهرة اسكنها الله عز وجل فسيح جناته.

إلى والدتي العزيزة أطال الله في عمرها.

إلي أخي العزيز على قلبي الذي مد لي يد العون والمساعدة في إكمال مسيرتي الأكاديمية نديب سعود الرشيدي.

إلي إخواني وأخواتي مصدر قوتي.

إلى الخطيبة الغالية.

إلى كل من ساهم في إعداد هذه الرسالة

إليهم جميعا اهدي هذا العمل المتواضع.

مقرن الرشيدي

الشكر والتقدير

أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى أستاذي الفاضل الدكتور سليم القيسي، المشرف على هذه الرسالة الذي ما توانى عن تقديم كل العون والمساعدة لي في كل خطوة من خطوات الرسالة، فلم يبخل بوقته وجهده حتى إعداد هذه الرسالة.

كما لا يفوتني أن أتقدم بالشكر والامتنان إلى السادة الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة، الدكتور (نايف البنوي)، الدكتور (رافع الخريشة)، الأستاذ الدكتور (رافع الزغول). كما لا يفوتني أن اشكر أساتذة كلية العلوم الاجتماعية قسم علم الاجتماع في جامعة مؤتة.

ويسعدني أن أتقدم بالشكر إلى كل من شارك في انجاز هذه الرسالة.

والحمد لله رب العالمين

مقرن الرشيدي

فهرس المحتويات

قائمة الجداول

قائمة الملاحق

الملخص

انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية

مقرن سعود الرشيدي

جامعة مؤتة، 2010

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على التعديلات على نظام المرور في المملكة العربية السعودية وانعكاساتها على حوادث المرور. ولتحقيق أهداف الدراسة تم بناء استبانة وتوزيعها على عينة مكونة من (394) مشاركاً، وتوصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

1. أن أكثر أسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية هي: السرعة الزائدة والتجاوزات في المنحنيات، قطع الإشارة الحمراء والتجاوز من اليمين، الانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة دون انتظار، الطرق الضيقة والالتواءات، الجمال السائبة، الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، التسابق مع سيارة أخرى.
2. أن أكثر المخالفات المرورية حدوثاً: السرعة الزائدة، قطع إشارات المرور، التفحيط في الشوارع العامة، عدم إبراز رخصة السائق، عدم التزام السائق بالمسار، عدم وضع حزام الأمان، حمولات زائدة، عجز إبراز استمارة السيارة.
3. أن التعديلات على نظام المرور المعمول به حالياً قد عملت على تقليل حوادث المرور.
4. وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل الحوادث المرورية باختلاف متغيرات (العمر، المهنة).
5. عدم وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل الحوادث المرورية باختلاف متغيرات (المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، مكان الإقامة، الجنسية، سنوات الخبرة).

وقد خلصت الدراسة إلى عدد من التوصيات من أهمها: اتخاذ إجراءات رادعة بحق مرتكبي المخالفات المرورية، ومعالجة مشكلة الجمال السائبة، تعاون المدنيين مع رجال المرور.

Abstract

The implications of amendments to regulations on traffic accidents from the viewpoint of working in traffic, drivers, a field study on the Hail region, Saudia Arabia

Muqrin Saud AlReshidi

Mu'tah University 2010

The purpose of this study was to identify the amendments to the traffic system in Saudia Arabia and its impact on traffic accidents. To achieve the objectives of the study a questionnaire has been built and distributed on a sample of (394) participants, the study found the following results:

1. The most common causes of traffic accidents in Saudi Arabia are: excessive speed and abuses in the curves, crossing the red sign and the encroachment from right side, starting once the closing of opposite sign without waiting, the narrow roads and twists, wild Camels, the acceleration of a sudden to cross the sign before closed, racing with another car.
2. More frequent traffic violations: excessive speed, crossing the traffic sign, danger driving in the public streets, non-showing of driver license, driver non-commitment of path, not to put safety belt, cargo redundant, non-showing of car license.
3. The amendments to the traffic system currently in place have worked to reduce traffic accidents.
4. There are differences in the perceptions of respondents about the traffic system changes depending on variables (age, profession).
5. There were no differences in the perceptions of respondents about the traffic system changes depending on variables (educational level, marital status, place of residence, nationality, years of experience).

The study concluded a number of recommendations including: to take deterrent measures against the perpetrators of traffic violations, and to address the problem of wild Camels, civilians' cooperation with traffic police.

الفصل الأول

الإطار العام للدراسة

1.1 مقدمة:

تُعد حوادث المرور بكافة أنواعها مشكلة، لما لها من آثار اقتصادية واجتماعية، فالآثار الناجمة عنها لا تترك آثارها فقط على الفرد وأسرته، بل تمتد لتشمل المجتمع بأسره، واقتصاده الوطني وذلك بما تخلفه من إعاقات للمصابين، وبما تحتاجه من كلفة اقتصادية لعلاج المصابين، هذا إلى جانب إن حوادث المرور تحصد العديد من الأرواح، فهي بذلك تشكل خطراً عاماً وشاملاً يجعل منها مشكلة لأي دولة من دول العالم.

لقد شهدت المملكة العربية السعودية خلال العقود الثلاثة الماضية ازدهاراً اقتصادياً، وتنمية شملت كافة القطاعات، ومنها قطاع النقل والمواصلات، وتأتي طرق المواصلات في مقدمة هذه الانجازات باعتبارها ركيزة أساسية من ركائز التنمية، ونتيجة لتزايد أعداد السيارات المسجلة بالمملكة الأمر الذي أدى إلى زيادة حركة المرور وكثافتها داخل المدن وخارجها بشكل ملحوظ، فقد أدى هذا إلى ظهور المشكلات المرورية، ومنها حوادث السيارات التي أصبحت من المشاكل الأكثر والأشد خطراً.

لا يمكن لأي مجتمع أو دولة أن تقبل هذا التزايد المتصاعد في أعداد الموتى، والجرحى الناتج عن الحوادث المروية، أو حتى استمرارية المستوى الحالي، فهناك رغبة سياسية واجتماعية ملحة تطالب بالحد من أعداد الحوادث المرورية، وزيادة السلامة العامة على الطرق، وفي المملكة العربية السعودية تم تعديل نظام المرور رقم م/49 تاريخ 1391/11/6 هـ للتقليل من حوادث المرور وانعكاساتها السلبية، وعليه تحاول الدراسة الحالية دراسة التعديلات على نظام المرور في المملكة العربية السعودية بمنطقة حائل وانعكاساتها على حوادث المرور من أجل التصدي لهذه الظاهرة ومحاولة الحد من الآثار الناجمة عنها.

2.1 مشكلة الدراسة:

تُعد حوادث المرور من المشاكل الرئيسية التي استحوذت على اهتمام وتركيز الجهات الرسمية في المجتمعات الإنسانية كافة، وقد لاقي موضوع حوادث المرور اهتماماً متميزاً في المملكة العربية السعودية، وذلك من حيث الدراسة والبحث، ومحاولة استصدار التشريعات والقوانين التي تساعد على الحد من هذه المشكلة والتي تنعكس بشكل سلبي على بناءات المجتمع كافة. لقد تفاقمت حوادث المرور في المملكة نتيجة للتطور السريع في حجم شبكات الطرق الداخلية والخارجية من خلال ربطها بخطوط سريعة، والحاجة إلى استخدام السيارة كوسيلة رئيسة للتنقل من قبل أفراد المجتمع، حيث تمتلك بعض الأسر السعودية أكثر من سيارة، مما أدى إلى زيادة أعدادها وازدياد حركة الكثافة المرورية على الطرقات داخل المدن وخارجها، هذا إلى جانب التطور الاقتصادي الذي شهدته المملكة وما صاحب ذلك من تطور في مجال خدمات النقل بصفة عامة والنقل البري بصفة خاصة، كما أن زيادة العمالة الوافدة العاملين في قطاع النقل أدى إلى زيادة وتفاقم مشكلة حوادث المرور، وذلك للتباين والاختلاف في العادات والتقاليد والأنساق الثقافية عامة لهؤلاء الأفراد العاملين في مجال النقل.

وتنعكس الآثار السلبية لحوادث المرور لتؤثر على الأسرة والمجتمع المحلي والمجتمع العام لما ينتج عنها من خسائر بشرية ومادية، حيث تفرز حوادث المرور آثاراً اجتماعية تتمثل في الخسارة التي تنتج عن خسارة فرد بالنسبة لأسرته وذويه وأصدقائه وأيضاً خسارة المجتمع عندما يكون ذلك الفرد عائل أسرة (الصبحي، 1998). بالإضافة إلى الآثار الصحية لحوادث المرور والتي تتمثل في الإصابات الجسدية والخسائر المادية والبشرية، أو الآثار الاقتصادية والتي تتمثل في تكلفة الحوادث المرورية على الاقتصاد السعودي والتي لها تأثيراً سلبياً على الناتج القومي وعلى الاقتصاد الوطني بشكل عام (الحميد، 1998).

وبناءاً على ما تقدم تتضح مشكلة الدراسة في أن حوادث المرور تؤدي إلى زيادة حجم الخسائر البشرية والمادية، وهذا يشكل مشكلة تستحق التوقف عندها وبحثها للتعرف على دور إحدى الاستراتيجيات الوطنية في المملكة للحد من الحوادث

المرورية ومنها التعديلات على نظام المرور وانعكاساتها على حـوادث المـرور.
تحاول الدراسة الحالية الإجابة عن الأسئلة التالية:

1- ما هي أسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية؟
2- ما هي أكثر المخالفات المرورية حدوثاً؟
3- ما هو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة ؟
4- هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المـرور فـي تقليـل حوادث المرور باختلاف العمر؟
5- هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المـرور فـي تقليـل حوادث المرور باختلاف المستوى التعليمي؟
6- هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المـرور فـي تقليـل حوادث المرور باختلاف المهنة؟
7- هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المـرور فـي تقليـل حوادث المرور باختلاف الحالة الاجتماعية؟
8- هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المـرور فـي تقليـل حوادث المرور باختلاف مكان الإقامة؟.
9- هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المـرور فـي تقليـل حوادث المرور باختلاف الجنسية؟.
10- هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور فـي تقليـل حوادث المرور باختلاف سنوات الخبرة؟.

3.1 أهمية الدراسة:

تستمد هذه الدراسة أهميتها من التنامي المتزايـد لمـشكلة حـوادث المـرور وانعكاساتها السلبية على الفرد والمجتمع، كما تبرز أهمية الدراسة الحالية من كونها تعالج أثر التعديلات على نظام المرور وانعكاساتها على الحوادث المرورية، هذا إلى جانب أن هذه الدراسة تعد من الدراسات القليلة التي عالجت أثر انعكاسات التعديلات

على نظام المرور في تقليل حوادث المرور والمخالفات المرورية في المملكة العربية السعودية.

كما تستمد هذه الدراسة أهميتها من توقع إسهامها باقتراح واستنتاج استراتيجيات وآليات يمكن تطبيقها في سبيل تحجيم تنامي مشكلة الحوادث المرورية والناتجة عن المخالفات المرورية في المملكة العربية السعودية.

4.1 أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة الحالية إلى التعرف على انعكاس التعديلات على نظام المرور في المملكة العربية السعودية على حوادث المرور، كما تهدف إلى تحقيق الأهداف الفرعية التالية:

1- تحديد أهم أسباب المخالفات المرورية في المملكة العربية السعودية.

2- دراسة أثر التعديلات على نظام المرور في الحد من حوادث المرور من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة.

3- تحديد أهم أنواع المخالفات المرورية حدوثاً في المملكة العربية السعودية.

4- دراسة أثر المتغيرات الديموغرافية في أثر التعديلات على نظام المرور في تقليل الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية.

الفصل الثاني

الإطار النظري والدراسات السابقة

1.2 الإطار النظري

نبذة عن نظام المرور الحالي لعام 1428.

يحل هذا النظام محل نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقـم (م/ 49) تاريخ 1391/11/6 وتعديلاته. ويتألف من خمس وثمـانين مـادة تـسري علـى المركبات بجميع أنواعها والدراجات، كما تسري على مرور المشاة والحيوان فـي الطريق العامة وجميع مستخدمي الطريق. وقد عالجت تلك المواد المواضيع التالية: (المملكة العربية السعودية، وزارة الداخلية، الأمن العام، نظام المرور، رقـم م/85، تاريخ 1428/10/26).

1. الباب الأول. نطاق سريان النظام وتعريف المصطلحات.
2. الباب الثاني. تسجيل المركبات ورخص السير.
3. الباب الثالث. أوزان المركبات وأبعادها وفحصها.
4. الباب الرابع. رخص القيادة.
5. الباب الخامس. قواعد السير على الطريق.
6. الباب السادس. الحوادث.
7. الباب السابع. ضبط المخالفات وتحديد الجزاءات.
8. الباب الثامن. أحكام عامة. وجداول المخالفات، ورسـوم رخـص الـسير، ورسوم نقل الملكية، ورسوم رخص القيادة، ورسـوم لوحـات المركبـات، والأحكام العامة الخاصة بالعلامات، والإرشـادات المروريـة، والإشـارات التحذيرية، والإشارات التنظيمية، والإشارات الإرشادية، وإشارات وعلامات مناطق العمل المؤقتة.

وفيما يلي أهم التعديلات على نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/ 49) تاريخ 1391/11/6التي تضمنها النظام الحالي للمرور لعام 1428:

1. تم تعديل مواد الباب السادس (قياس المركبات وحمولتها ووزنها) من النظام القديم، والاستعاضة عنها بالباب الثالث (أوزان المركبات وأبعادها وفحصها) في النظام الحالي في المواد (22، 23، 24).
2. تعديل المادة 10 بند أ من النظام القديم التي تجيز للأشخاص العاجزين الحصول على رخصة سياقة، والاستعاضة عنها بالبند 6 من المادة السادسة والثلاثون من النظام الحالي والتي تقضي بالسلامة من الأمراض والعاهات التي تمنع من قيادة المركبة المرخص بقيادتها.
3. تعديل نصوص المواد (199، 200، 201، 202، 203، 204) من النظام القديم والاستعاضة عنها بالمادة الثانية والستون في النظام الحالي للمرور والتي تنص على كل من اتلاف نفس إنسان كلاً أو بعضاً في حادث سير متعديا، أو مفرطا، يعاقب بالسجن مدة لا تزيد عن سنة واحدة، وبغرامة مالية لا تزيد على عشرة الاف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين دون الإخلال بما يتقرر للحق الخاص.
4. استحداث المادة التاسعة والستون والتي تعتبر التفحيط مخالفة مرورية ويعاقب مرتكبها بالعقوبات التي نص عليها النظام الحالي للمرور.
5. استحداث المادة السادسة والسبعون والتي تحدد لكل مخالفة منصوص عليها في النظام الحالي للمرور عدد معين من النقاط بحسب خطورة المخالفة على السلامة العامة، وتسجل هذه النقاط في سجل المخالف وتسحب رخصة القيادة عند تجاوز الحد الأعلى المسموح به من النقاط وتحدد اللائحة القواعد والإجراءات اللازمة في ذلك ومدد سحب الرخصة.
6. وفيما يلي أهم المخالفات المرورية التي عالجها النظام الحالي للمرور ولم يعالجها النظام القديم:

طمس أو محاولة طمس المعالم الخاصة بالتعريف بالمركبة مع حجز المركبة حتى إزالة المخالفة.

المراوغة بالسرعة بين المركبات على الطرق العامة.

تجاوز السرعة المحددة بأكثر من 25 كيلو متر في الساعة.

عدم تغطية وتربيط الحمولة المنقولة.
قيادة المركبة داخل الأنفاق بدون إضاءة أنوارها.
تسيير مركبة تحدث تلوث للبيئة على الطرق العامة مع حجـز المركبـة حتى إزالة المخالفة.
ترك أجسام أو أشياء على الطرق العامة مما يعـرض الـسلامة العامـة للخطر.
تجاوز حافلات النقل المدرسي عند توقفها للتحميل أو للتنزيل.
وضع حواجز داخل المركبة تعيق رؤية السائق.
عدم ربط حزام الأمان.
عدم استخدام مقاعد الأمان المخصصة للأطفال.
استخدام الهاتف المحمول باليد أثناء القيادة.
عدم ارتداء الخوذة أثناء قيادة الدراجة الآلية.
عدم قيام أصحاب الحيوانات بأبعادها عن الطرق.
استخدام أجهزة غير مصرح بها فـي المركبـة أو وضـع شـعارات أو ملصقات تتنافى مع الآداب العامة.
رمي أية أجسام خارج المركبات أثناء سيرها.
الانشغال بغير الطريق أثناء قيادة المركبة.
عدم وجود وثيقة تأمين.
قطع الإشارة لأول مرة تعد مخافة، وتكرارها يتم حبس المخالف.

إحصائية حوادث المرور بمنطقة حائل خلال الأعوام (2006-2009).

الجدول رقم (1)

عدد الحوادث والمصابين والمتوفين خلال الأعوام (2006-2009)*.

السنة	عدد الحوادث	عدد المصابين	عدد المتوفين
2006	5274	1259	189
2007	5884	1009	236
2008	5714	1074	213
2009	6069	970	249

*** وزارة الداخلية، الأمن العام، الإدارة العامة للمرور، منطقة حائل، إحصائية الحوادث المرورية من عام 2006-2009.**

وبالنظر إلى الإحصائيات أعلاه، يتضح أن أعداد الحوادث في تزايـد خـلال السنوات (2006-2009) وان أعداد المتوفين كذلك في تزايد، الأمر الذي يعني تكبد المجتمع خسائر مادية وبشرية تضر بالاقتصاد القومي.

تعريف الحادث المروري:

يعرف الحادث في اللغة بأنه حدث أمر أي وقع، وحدثان الـدهر وحوادثـه: نوبه، وما حدث منه، وأحدها حادث وكذلك إحداثه واحدها حدث، الحدث من احداث الدهر شبه النازلة (ابن منظور، د.ن).

يمكن تعريف الحادث المروري على انه واقعة تحدث بدون توقع وبدون تـدبير سابق، بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها، وينتج عنها نتائج سـيئة وغيـر مرغوب فيها. ويقصد بالحوادث المرورية جميع الحوادث التي تنتج عنها أضـرار مادية أو جسمية جراء استعمال المركبة، وهي كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصـابة أو خسارة في الممتلكات (تلفيات) بدون قصد سابق، وبسبب المركبات أو حمولتهـا أثناء حركتها، ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام(البيلي، 1986).

وهناك من عرفه على أنه كل ما يحدث للمركبة أو منها أثناء سـيرها، بـسبب توافر ظروف معينة دون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشتركة في الحادث، وينتج عنه إزهاق للأرواح، أو خسارة في الممتلكات أو إصـابة فـي الأجسام (المطيري، 1992).

وهو المشكلة المرورية التي ينتج عنها تلفيات أو إصابات أو وفيات دون قـصد من جراء استخدام المركبة (الهماش، 2003).

إن كل حادث من حوادث الطريق ينشأ نتيجة الإخلال لسبب ما بالفعل المتبـادل للنظام الذي يجمع بين السائقين والسيارات ، والظروف الطقسية وحالـة الطريـق والإخلال بالتأدية العادية لوظيفة أي عنصر من عناصر النظام المذكور، يمكـن أن يؤدي إلى نشوء أحد حوادث الطريق (بوني، 1987).

والحادث المروري كما جاء في نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكـي رقـم م/85 تاريخ 1428/10/26 واللائحة التنفيذية له تاريخ 1429/7/3 يعني كل حادث

ينتج عنه أضرار جسمية أو مادية دون قصد، جراء استخدام المركبة وهي في حالة حركة وينقسم إلى قسمين:

1. حادث مروري بسيط. ويعني ما ينتج منه أضرار أو تلفيات بالممتلكات الخاصة أو العامة، ولا ينجم عنه إصابة تتطلب علاجا إسعافياً.
2. حادث مروري جسيم. ويعني ما ينتج عنه إزهاق للأرواح، أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال، أو جميع ذلك، والمركبة في حالة حركة.

أنواع الحوادث المرورية:

تطرق العديد من المهتمين بحوادث المرور إلى أنواعها، وبحثوا في تفصيلاتها، إلا أن أشهرها وأكثرها وقوعاً على سبيل المثال ما يلي حسب التقسيم الآتي: (الهماش، 2003).

أولا: حسب أنواعها:

اصطدام مركبة بأخرى أو بأكثر.

الاصطدام بالأجسام الثابتة.

دهس المشاة.

دهس الحيوان.

انقلاب أو احتراق أو سقوط المركبة أو خروجها عن الطريق العام.

ثانيا: حسب نتائجها (جسامتها):

حادث وفاة: وهو الحادث الذي ينتج عنه وفيات.

حادث إصابة: وهو الحادث الذي ينتج عنه إصابات أو إعاقات أو عاهة مستديمة ولا تؤدي إلى وفاة.

حادث تلفيات: وهو الحادث الذي ينتج عنه تلفيات في المركبة أو الممتلكات الخاصة أو العامة.

أسباب الحوادث المرورية:

وتختلف نسب وقوع الحوادث باختلاف الظروف والأوقات والأمكنة المصاحبة لوقوع الحادث، ونظراً إلى أن معرفة أسباب الحوادث من شأنها أن تسمح بشكل كبير في تعريف مستخدمي الطريق بمخاطر تلك الحوادث، الأمر الذي يجعلهم

يحرصون على تجنب أسبابها، كما أن ذلك من شأنه أيضا توضـيح الرؤيـة لـدى الجهات المختصة لدراسة تلك الأسباب ووضع الحلول المناسبة لها. وفي ما يلي أهم أسباب الحوادث المرورية:

أولاً: السائق:

هناك عدة صور تبين مدى تسبب السائق في وقوع الحوادث منها مخالفة أنظمـة المرور، فارتكاب المخالفات المرورية تؤدي إلى الوقوع في الحـوادث المروريـة، مثل السرعة الزائدة، أو الدوران غير النظامي، أو التجاوز الخاطئ، أو عدم التقيـد بالإشارة الضوئية، أو التوقف غير النظامي، وغيرها. هذا إلى جانب أن حالة السائق التي يكون عليها أثناء قيادته للمركبة تؤثر في قيادته، كتعرضه لظـروف صـحية طارئة، أو نفسية غير ملائمة، أو أنه قد يقود المركبة تحـت تـأثير المـسكرات أو المخدرات أو الأدوية المنومة مما يعرضه إلى حادث مروري محتمل. والتأخر فـي اتخاذ رد الفعل المناسب والتقدير السليم من السائق في تعامله مع مركبته عند حدوث خلل مفاجئ بها، وكذلك عند مواجهته ظرفا طارئاً من قبل السائقين الآخرين الأمـر الذي يؤدي إلى وقوع حادث مروري. كما أن عدم تقيد السائق بقواعد القيادة السليمة متجاهلاً آداب الطريق وقواعده تزيد من درجة احتمال وقوعه في حادث مـروري. وتدني نسبة الوعي المروري لدى بعض السائقين تعد من أسباب حـوادث المـرور (الهماش، 2003). ومن أسباب الحوادث المرورية المتعلقة بالسائق حالات التسابق والتهور في قيادة المركبات بين الشباب أو محاولة إغاضة الـسائق المجـاور فـي الطريق ومناكدته، أو محاولة تجريب أقصى سرعة للسيارة الجديـدة، فمثـل هـذه الحالات تؤدي إلى حوادث، وقيادة المركبة بسرعة اكبر من الحد المسموح به فـي الطرق داخل المدن أو في الطرق الخارجية(مخاف، 1998، أ).

ثانياً: الراكب:

تصدر عن الراكب بعض التصرفات الخاطئة أثناء جلوسه في المركبة تتـسبب أحيانا في وقوع الحوادث المرورية منها: (مخاف، 1998، ب).

1. جلوس الراكب على أجزاء السيارة الخارجية (كجلوس بعض الحجـاج علـى أسقف الحافلات).

2. عدم استخدام الركاب للأبواب المجاورة للأرصفة عند النزول من المركبات.
3. جهل البعض وتجاهل البعض الآخر بأهمية المحطات المخصصة للنزول أو الركوب لوسائط النقل العام.
4. إشغال السائق وصرف انتباهه عن التركيز أثناء القيادة.
5. ترك الأطفال الراكبين في المركبة يخرجون رؤوسهم من نوافذ المركبة مما يعرضهم إلى الخطر.
6. رمي أعقاب السجائر المشتعلة من قبل الركاب من شباك المركبة مما يسبب وقوعها داخل المركبات الأخرى أو ارتدادها إلى داخل السيارة.
7. ركوب الباص وهو يسير بالشارع ويحصل ذلك في حالات الزحام على الباصات وغالبا ما يقع في تجمعات العمال والطلاب.
8. النزول من الباص أو السيارة قبل وقوفها تماما.
9. مشاغلة السائق بالأحاديث خلال سياقة المركبة من قبل الراكب.

ثالثاً: المشاة:

والمشاة أكثر فئات المجتمع تضرراً من وقوع الحوادث المرورية، ذلك أن سوء استخدامهم للطريق من شأنه أن يعرض سلامتهم للخطر، وهناك عدة صور تبين مدى تسببهم في وقوع الحوادث مثل عدم التقيد بممرات عبور المشاة، والتجمع حول مواقع حوادث المرور، وكذلك لهو الأطفال على الطرقات نتيجة إهمال ذويهم لهم، وتعدي أصحاب المحلات أو الباعة المتجولين على الأرصفة وإشغالها ببضائعهم، الأمر الذي يلجئ المشاة لاستخدام الطريق بدلا من الرصيف. وتجدر الإشارة إلى أن بعض المشاة يجدون في عبور الجسور مشقة، فيفضلون المجازفة في حياتهم على أن يسلكوا طريق السلامة، وبذلك يكون بعض المشاة سبباً في الحوادث المرورية (مخلف، 1998، أ).

رابعاً: الطريق.

تعود بعض حوادث الطرق لمجموعة عوامل تشمل الطريق من حيث اتساع مجال الرؤية، وطبيعته إذا كان منحنيا أو مرتفعا أو مستقيما، وما به من عوائق

وتقاطعات وكثافة المرور به. ومن الأسباب التي تساهم في وقوع حوادث الطرق ما يلي: (الهماش، 2003).

1. العيوب الهندسية المتمثلة في التصميم الخاطئ للطريق، وعدم وجود الأكتـاف، بالإضافة إلى غياب التخطيط السليم عند إنشاء الطرق.
2. الحفريات التي تسببها أعمال الصيانة، والتركيبات لبعض الـشركات الخاصـة التي تفتقر لوسائل السلامة المرورية.
3. إهمال الحيوانات السائبة على الطرق.
4. عدم وجود الإضاءة الكافية، وكذلك قلة اللوحات الإرشادية المرورية.
5. الإهمال في صيانة الطرق.
6. المنعطفات الحادة.

إن عدم وجود طرق سريعة لنقل حركة السير من قلب المدينة إلـى أطرافهـا، يطيل زمن بقاء هذه الوسائل الناقلة (السيارات) مما يقلل فرص إدخـال سـيارات أخرى داخل المدينة الأمر الذي يؤثر تأثيرا بالغاً على تنقل السيارات في المحـاور والطرق المجاورة ومخارج ومداخل المدينة، وتزداد المشكلة أكثر عندما لا يكـون هناك حساب لمواقف أعدت لذلك، فتظل المركبات إما محتلة أجزاء مـن عـرض الطريق فتقلل كفاءته أو تدور بحثاً عن مكان آخر مناسب لها فتـشغل الطرقـات (السيف والشربيني وملا، 1990).

خامساً: المركبة:

المركبة هي أداة العملية المرورية، فجاهزية المركبة فنياً للسير على الطرقـات، وحالتها الميكانيكية التامة الخالية من الأعطال تمثل أهم العوامل المهمة في السلامة من حوادث الطرق. وتتلخص عيوب السيارة التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المروية في عدم إخضاعها للفحص الدوري، وعدم مطابقتها للمواصفات والمقاييس، وعـدم صلاحية مكابحها وأنوارها وإشاراتها ومساحات المطر، وعدم التأكد مـن سـلامة الإطارات وضغط الهواء بها، وكذلك الإهمال فـي صـيانتها (الهمـاش، 2003). وتعتبر المركبة العامل الوسيط في سلسلة العوامل المسببة للحوادث ولا يمكن الفصل بين السيارة وبين شخصية السائق، ويؤدي الإهمال بالسيارة وعدم توفر مواصـفات

السلامة والصيانة إلى تدهور عوامل السلامة التي روعيت في تصميم السيارة، كما أن حجم السيارة له دور بارز في تحديد خطورة الحادث المروي (السيف وآخرون، 1990).

سادساً: الأحوال المناخية:

يتعرض سائقو السيارات أحياناً خلال قيادتهم على الطرقات لظـروف مناخيـة طارئة تتسبب في انخفاض مدى الرؤية، مع احتمال حـدوث انزلاقـات، وأعطـال تصيب بعض المركبات، الأمر الذي يؤدي غالبا إلى حـدوث عرقلـة للـسير، ولا يستبعد وقوع حوادث مرورية، وهذا كله يفرض على السائقين التعامل بحذر مع تلك الظروف، ولعل أهمها الرياح والعواصف الرملية، والضباب، والثلوج، والأمطـار الغزيرة (الهماش، 2003). وتعتبر درجة الحرارة التي تنشأ عن الشمس أو غيرهـا من العوامل المساعدة على انخفاض معامل الاحتكاك مما يجعل الطريق زلقاً أكثـر خلال النهار في فصل الصيف (السيف وآخرون، 1990).

ويمكن تلخيص الأسباب العامة التي ساعدت على ازدياد حجم مشكلة حـوادث المرور في المملكة خلال العقدين الماضيين في الآتي: (الغامدي، 1997)

1. التطور السريع في ازدياد عدد المركبات الخاصة ومركبات الأجرة العامة.
2. التطور السريع في شبكة الطرق داخل المدن وخارجها والذي صـاحبه كثـرة الطرق السريعة مما جذب الناس إلى استخدامها وأدى إلى ازدحامها بالمركبات.
3. النمو الاقتصادي الضخم والسريع الذي صاحبه تطورا في خدمات النقل البري وانتشارها.
4. التطور الحضري الذي شهده المجتمع والذي كان من أبرز مظاهره الاعتمـاد الكبير على السيارة لكل أفراد الأسرة ولم تصبح السيارة حكرا على رب الأسرة كما كان في السابق، إنما أصبح للابن سيارته الخاصة به في معظـم الأسـر، وكذلك سيارة خاصة بالأسرة مما زاد من أحجام وكثافة حركة المـرور علـى الطرق خاصة داخل المدن.
5. زيادة أو قدوم السائقين الأجانب الذين أتوا من بلدان لهـا عاداتهـا وتقاليـدها المتباينة.

آثار الحوادث المرورية.

أ- الآثار الاجتماعية:

تتمثل الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في خسارة أسرة الفرد وذويه وأصدقاء له، وأيضاً خسارة المجتمع له عندما يكون هذا الفرد منتجاً وفعالاً. فعندما يكون هذا الفرد هو عائل لأسرته فإن الخسارة على تلك الأسرة ستكون فادحة من جراء فقدان معيلها، كما تؤدي الحوادث المرورية إلى الآلام والحزن، وتلك المشاعر والأحاسيس الإنسانية لا يمكن التعبير عنها مادياً، كما أن لها انعكاسات سلبية على سلوكيات ذوي المفقود. ولقد أثبتت دراسات عديدة أن من أبرز أسباب تصدع كثير من الأسر وانحراف سلوكيات كثير من الشباب يعود إلى غياب رب الأسرة بسبب الوفاة أو غيرها، ومن الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية ترمل بعض نساء ضحايا حوادث المرور المتوفين وهذا يشكل مرحلة قاسية على حياة المرأة والأطفال، فالمرأة بمفردها عاجزة عن السيطرة على الأسرة بالشكل المناسب فيما لو كان الأب ما زال على قيد الحياة، وهذا يؤثر على تنشئة الأطفال، مما قد يعرضهم إلى الفشل في التعليم ومواصلة الدراسة، والاتجاه نحو رفاق السوء وبالتالي الوقوع في الانحراف السلوكي (الصبحي، 1998). فرب الأسرة له أهميته في أمن واستقرار وتوازن الأسرة وحفظ أفرادها من التشرد الأمر الذي يؤدي إلى بروز آثار اجتماعية سلبية، ومن بعض تلك الآثار التي تتركها الحوادث المرورية، التفكك الأسري، والمعاناة النفسية بسبب وفاة أو إصابة رب الأسرة أو أحد أفرادها، وتقييد حرية أحد أفراد الأسرة بإيقاع عقوبة السجن عليه بسبب ارتكابه لحادث مروري، هذا إلى جانب احتمال انحراف بعض أبناء المصاب أو المتوفى، بعزوفهم عن التحصيل العلمي، ومصاحبتهم لرفقاء السوء (Golias, 1993).

ب- الآثار الاقتصادية:

هناك آثاراً اقتصادية كبيرة تتركها حوادث المرور، وهذه الآثار قد تلحق بالمال الخاص، وبالمال العام، فمن ضياع المال الخاص مثلاً في حالة الحوادث المرورية تهشم السيارات وتلفها، ونفقات صيانتها، كما لا يستهان أيضاً بالنفقات الباهظة للعلاج من الإصابات سواء ما تنفقه الدولة في المستشفيات العامة أو ما ينفقه الأفراد

في المستشفيات الخاصة. ويترتب على الحوادث آثاراً أخرى كبيرة تتمثل بهدر المال العام فتعرض حواجز الطرق وأعمدة الكهرباء وإشارات المرور والأرصفة للتكسير، وكل ذلك يكلف المال العام الشيء الكثير. وعلى الصعيد الفردي قد تؤدي الحوادث إلى فقر المصاب بسبب عجزه عن الكسب والعمل، وبدلاً من أن يكون هذا العضو فعالاً ومنتجاً، فقد يصبح عالة على غيره وعلى مجتمعه، ويؤدي الفقر إلى آثار اجتماعية سيئة هذا بالإضافة إلى أن الحوادث تحمل العائلة تبعات مالية تتمثل بديات قتل الخطأ أو تحميل بيت المال ذلك، إذا كان المتسبب فقيراً، كما أن تلف السيارات وإصلاحها يحمل اقتصاد البلد عبئا ماليا قد يكون سببا في إنعاش اقتصاد الغير من خلال استيراد السيارات أو قطع الغيار(الحميد، 1998).

ونخلص إلى أن اقتصاد الدولة يتأثر بما تسببه حوادث المرور من أضرار كبيرة في الأموال والممتلكات. وفيما يلي استعراض لبعض تلك الآثار: (الغامدي، 1997)

1. الخسائر في المنتجات الصناعية بسبب تغيب المصابين عن العمل.
2. تكاليف العلاج للمصابين في الحوادث المرورية في المستشفيات.
3. الأضرار التي تصيب الممتلكات العامة والخاصة.
4. الخسائر المادية التي تلحق بالمعاقين وذويهم بسبب توقفهم عن العمل.

ج- الآثار الصحية:

وتشمل الآثار الصحية الإصابات الجسدية التي يخلفها الحادث المروري كالجروح والخدوش الطفيفة، مروراً بالجروح العميقة والكسور المركبة، وانتهاء بالوفاة. مما يؤثر بشكل أو بآخر على حساب مستوى الخدمة التي تقدمها المستشفيات للمرضى العاديين. وهناك الخسائر المادية الناتجة عن الحوادث المرورية والتي تتمثل في تكلفة علاج المصابين، ولا يتوقف الأمر عند العلاج بالمستشفى إنما أيضاً هناك جانب آخر يبرز حجم المشكلة ومعاناة الجهات الطبية معها، هذا الجانب يتمثل بإسعاف المصابين أي بالمرحلة التي تسبق مرحلة الوصول إلى المستشفى للعلاج، وما يترتب على ذلك من كلف مالية باهضة. (Al-Ashiekh, 1996)

ومن الآثار الصحية أن هناك ضحايا لحوادث المرور لم يسلموا من الإصـابات فهناك حالات كثيرة في المستشفيات مصابة بغيبوبة طويلة، وكسور أولية ومضاعفة، وعاهات دائمة، وحالات بتر بالأيدي والأرجل، أو شلل نصفي أو كامـل، وفقـدان الذاكرة. وكم يصرف من الأموال الطائلة في سبيل معالجة هذه الإصابات، بل كـم يخسر المجتمع من رجاله ونساءه وأبناءه بسبب الحوادث (الهبدان، 1994)

طرق الوقاية من الحوادث المرورية:

تفتك حوادث المرور بحياة كثير من الناس، وتخلف وراءها أمواتاً ومـصابين ومعاقين، وأيتاماً وأرامل، فضلاً عن آثارها السلبية على الاقتصاد الوطني وما تسببه من خسائر مادية في المركبات والطرق والمرافق العامة. كل ذلك استدعى ضرورة إيجاد سبل جادة للحد من الحوادث المرورية من خلال عناصر أربعة هي:

أولا: التعليم والثقافة والتوعية:

وذلك بالتركيز على شرائح المجتمع المختلفة من كبار وشباب وأطفال واستيعاب الثقافة المرورية بكل أبعادها، ويتم ذلك عن طريق وسائل الإعلام المختلفة المرئيـة والمسموعة والمقروءة، وعن طريق برامج التوعية المرورية المناسبة في المدارس العامة والخاصة، وكذلك الجامعات والكليات المتوسطة والمعاهد مراكز التـدريب، والعمل على إقرارها كمادة من المواد في المستقبل. وتجدر الإشارة هنا إلى أهميـة تطوير مستوى مدارس تعليم القيادة، وتطوير مناهجها، بما في ذلك التأكيـد علـى أهمية الوعي المروري، ضمن تلك المناهج. وتطرح هنا بجدارة قضية القدوة الحسنة في الثقافة، والتوعية المرورية، فالأب قدوة لأبنائه أثناء قيادتـه لـسيارته، ورجـل المرور قدوة كذلك لأنه مصدر في نشر الوعي وتأصيل مفاهيمه، الأمر الذي يدعو إلى أهمية تطوير أساليب اختيار منفذي أنظمة المرور، وتأهيلهم تأهيلا مناسبا فـي مجال تنظيم المرور والتحقيق في الحوادث المرورية وإلحاقهم بدورات في العلاقات العامة. (الهماش، 2003).

إن التوعية المرورية تستهدف أولاً وأخيراً مخاطبة الإنـسان سـائق المركبـة والإنسان مستخدم الطريق.. وعلى هذا الأساس فإن الكثير من محطـات التلفزيـون اعتمدت بث برامج تلفزيونية خاصة للتوعية المرورية أو إنتاج وبرامج مكثفة هدفها

الترويج للأفكار الصحيحة لغرسها لدى السائق ومستخدم الطريق من أجل تقليل نسبة الخسائر والحوادث وتخاطب تلك البرامج والرسائل التلفزيونية كافة المشاهدين وفي مختلف المراحل العمرية ومن الجنسين، وهي تهدف أصلاً إلى تنميـة روح الأمـل والتفاؤل وإشاعة أجواء المرح لدى الناس، واعتبار الحادث المروري أمـرا يمكـن تجاوزه من خلال عدة عوامل، ولكن إذا وقع فهو قدر كان يجب أن يحـصل علـى الرغم من الإحساس العميق لدى أصحاب الكفاءات ومعدي البرامج والجهـات ذات التوجيه المباشر بجسامة الحادث المروري في حالـة وقوعـه وآثـاره الجـسيمة وتأثيراتها الاجتماعية والاقتصادية بالنسبة للأفراد والدولة. وتولي العديد من إدارات السير في العالم الأطفال أهمية قصوى في مجال التوعيـة المروريـة للـسير فـي الطرقات وكيفية التعامل مع الإشارات واستخدام المركبات وقد وضعت مواد دراسية تعطى لهم في رياض الأطفال والمراحل اللاحقة بالإضافة إلى تشكيل فـرق تماثـل الكشافة تسمى أصدقاء المرور أو أعوان المرور وهم عيون خفية غير عيون شرطة المرور تقوم بمراقبة سير المركبات على الطرقات الأمر الذي يقلل من المخالفـات المرورية واستقطاب سائق المركبة للانضمام إليها وتزويده بالثقافة المرورية التـي تجعله قادراً على أن يتفادى الوقوع في الأخطاء. (مخلف، 1998، أ).

ثانيا: التشريع وتطبيق أنظمة المرور:

إن وجود نظام مروري متكامل، من شأنه أن يوجد قاعدة أساسية تسهم في الحد من الحوادث المرورية وتحقيق الأمـن الـضروري وأهـداف النظـام الـسياسي والاجتماعي من خلال تنظيم مرافق السير بالطرقات العامة، وحتـى تتحقـق تلـك الأهداف لا بد من مراجعة الأنظمة الحالية وتقويمها باستمرار، والعمل علـى سـن الأنظمة الجديدة عند ظهور قضايا تستلزم ذلك، وتدريب وتأهيل القائمين على تنفيـذ أنظمة المرور، والعمل على إلزام المشاة باحترام التعليمات وذلك بإتباع الممـرات المخصصة لهم، ولا بد من العمل على الرقابة والمتابعة المستمرة للمخـالفين، مـع ضرورة تطبيق المخالفات المستحقة عليهم، إلى جانب الحـزم والتطبيـق الجـدي للأنظمة لتحقق أهداف الأمن المروري. (الهماش، 2003).

ثالثا: الخدمات الطبية:

يجب العمل على تأهيل رجال الأمن والدوريات المرورية تأهيلاً إسعافياً، وتعريفهم على الآثار المختلفة والأعراض الطارئة التي تظهر على متعاطي المشروبات الكحولية، والمخدرات، والأدوية، التي تؤثر على القيادة السليمة، وذلك بغرض اتخاذ الإجراء الوقائي في حينه. كما تجدر الإشارة إلى ضرورة تصنيف وتحديد الأدوية التي تؤثر على سلوك السائق، وذلك بتوضيح كيفية استخدامها، ووضع تحذيرات على العبوات لتلك الأدوية (الهماش، 2003).

رابعا: الجانب الهندسي:

يعتبر الجانب الهندسي ذا أهمية بالغة في مجال السلامة المرورية، خاصة بالنسبة للطرق والمركبات، نظرا للأهمية التي يمثلها في الوقاية من الحوادث المرورية، فبالنسبة للطرق يجب تحديد مواقع الطرق، ثم التصميم الذي يتلاءم مع حجم المرور في الحاضر والمستقبل تبعاً لزيادة السكان والمركبات، والأخذ باعتبارات السلامة عند تصميم بعض العناصر المرتبطة بالطريق كالمنحنيات الرأسية والأفقية، ومداخل ومخارج الطرق السريعة، ومراعاة المواصفات الفنية للخلطة الإسفلتية وأن تكون الطرق مزودة باللوحات الإرشادية والإشارات التنظيمية والتحذيرية، ومحاولة تلافي عيوب الطرق، ورفع مستوى الخدمات الهندسية التي تقدمها الجهات ذات العلاقة وتطويرها للاستفادة منها. أما بالنسبة للمركبة لا بد من التركيز على صيانة وتجهيزات المركبة التي تشمل الدعامات الأمامية والخلفية لامتصاص الصدمات عند وقوع الحوادث ووجود الإسفنج وحزام الأمان ووسائد الهواء (الهماش، 2003؛ Golias, 1992).

النظريات التي تفسر وقوع حوادث المرور:

للحوادث أسباب كثرة ومتداخلة، منها أسباب خارجية لا ترجع إلى الإنسان، ومنها أسباب ترجع إليه ، وهناك ست نظريات أساسية حول وقوع حوادث المرور.

أ- النظرية القدرية:

ويرى أصحاب هذه النظرية أن الناس ينقسمون إلى من لديه حصانة ضد الحوادث (سعيد الحظ). ومن يفتقد الحصانة (تعيس الحظ) ويكون أكثر قابلية

للحوادث ويصاب بها بصفة مستمرة ويعزو وقوعه المستمر في الحوادث إلى القدر. وقد واجهت هذه النظرية كثيرا من النقد والرفض (السيف وآخرون، 1990).

ب- النظرية الطبية:

وتشير هذه النظرية إلى أن الشخص دائم الإصابة إما أنه يعاني مـن خلـل جسدي أو عصبي وأن هذا الخلل هو السبب في وقوعه في الحوادث. وليس هنـاك شك في ذلك، إلا أن هذا ليس هو السبب القوي الفعال في الحوادث المتكررة. فقـد أثبتت الدراسات إلى أن الأسباب الصحية خلف وقوع الحوادث والإصابات الناجمـة عنها محدودة. ولا يمكـن أن تفـسر النـسب الكبيـرة للحـوادث والإصـابات. (المعايرجي، 1984).

ج- نظرية التحليل النفسي:

تعتمد هذه النظرية في تفسيراتها على الأفعال المتعمدة لا شـعورياً ويعتقـد أصحاب هذه النظرية أن الإصابة الجسدية الناجمة عن الحادث إنما هي عـدوان لا شعوري موجه للذات وأن معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية، وأن عقاب الذات هو إحدى المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث التـي تعتمـد بالدرجـة الأولى على الدافعية اللاشعورية (بوني، 1987).

د- النظرية التجريبية:

وهذه النظرية قد وجدت قبولاً سهلا لدى خبراء النقل المواصـلات وتـشير النظرية إلى أن الحوادث أسباب متعددة وكثيرة، فالسائق مثلا يكون تحت تـأثيرات متغيرة وعديدة فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤشرات لها فعلها وأثرهـا على الوظائف النفسية والفسيولوجية للسائق مثل الإدراك الحسي والذاكرة والتفكيـر وبالتالي فهذه النظرية تعتمد في تفسيراتها على العوامل الداخلية للإنسان والخارجـة عن نطاقه وحدوده وذلك كي تفسر الحوادث وما ينتج عنها من إصـابات (الـسيف واخرون، 1990).

هـ- نظرية الميل أو النزوع إلى استهداف الحوادث.

تعتبر هذه النظرية من أقدم النظريات السيكولوجية التـي وضـعت تفـسيرا لمشكلات حوادث المرور، فنزعة الحوادث التي تقوم عليها هذه النظرية يقصد منها

الميل التكويني الثابت في الكائن الحي لان يتعاطى أو ينهمك في سـلوك خطيـر أو غير امن في حدود احد مجالات النشاطات المهنية المعنيـة أو المحـددة. ويعتقـد أصحاب هذه النظرية أن الميل المؤقت لارتكاب الحوادث المرورية لا يصنف على انه نزوع إلى ارتكاب الحوادث وإنما هو احتمال حدوث أو مسؤولية قانونية فقـط، وخلاصة هذه النظرية هو أن فئة معينة من الناس لها قابليـة التعـرض للحـوادث وارتكابها أكثر من غيرها وسبب ذلك هو أن هناك صفات تكوينية أي صفات وراثية خاصة تجعلهم أكثر نزوعا أو ميلا لارتكاب الحوادث من غيرهم ممن ليس لـديهم هذه الصفات (بوني، 1987)

تنص هذه النظرية على انه لكي نقلل من وقوع حوادث المرور في مكان ما، فلا بد من قياس صفات أولئك الذين ارتكبوا عددا من الحوادث ومن ثم استعمال هذه القياسات كوسيلة أو أداة تنبؤية وتبعا لذلك نستطيع معرفة أولئك الذين تكون درجاتهم عالية على مقياس النزوع لاستهداف الحوادث، فنضعهم في الأماكن التي يكونـون فيها اقل عرضة لارتكاب الحوادث، أو في الأماكن التي هي بطبيعتها تكـون فيهـا إمكانية وقوع الحوادث قليلة. والافتراض الذي تقوم عليه هذه النظرية هو أن معظم الحوادث تكون بواسطة قلة وعينة واحدة من الناس، وكذلك الافتراض القائـل بـان مستهدفي الحوادث سوف يرتكبون حوادث بغض النظر عن المواقع التي هم فيهـا، بمعنى أن الشخص الذي له نزوع أو ميل إلى ارتكاب الحوادث عادة مـا يرتكـب الحادث أثناء تأديته لأي عمل. (Kerr, 1957)

و- نظرية العزو.

قدمت نظرية العزو تفسيرات لكيفية عزو المسؤولية في حوادث المرور، وقد أثارت هذه التفسيرات العديد من البحوث في هذا المجال، ويمكن تفسير قيام الأفراد بتقييم أخلاقي لحادث ما من خلال تركيزهم على مفهوم الواجبات وتعـد الواجبـات معايير غير شخصية تشير إلى تحديد السلوك المناسب في موقف ما. ولكي يتم ذلك لا بد من تحقيق شرطين هما:

1. أن يدرك الأفراد على اختلافهم نفس معايير الواجبات (مشتركة الفهـم فـي المجتمع) في موقف ما (الصدق الجمعي).

2. ظهور معايير الواجبات خلال المواقف المتعددة (الاتساق العرضي).
يرى أتباع هذه النظرية أن درجة تحمل الفرد للمسؤولية ترتبط عكسيا مع درجة إدراك العناصر الخارجية كمحددات لذلك السلوك (بمقدار ما تكون أسباب السلوك خارجية بمقدار ما يقل تحمل الفرد للمسؤولية) (البداينة، 1993).

2.2 الدراسات السابقة:

فيما يلي عرض لأهم الدراسات السابقة التي تم الحصول عليها والمتعلقة بموضوع الدراسة الحالية:

1.2.2 الدراسات العربية.

فيما يلي عرضاً للدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع الدراسة الحالية:

قام (النافع والسيف، 1984) بدراسة بعنوان الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك قيادة السيارات بالمملكة العربية السعودية، والتي هدفت إلى تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات. وقد استخدم الباحثان المنهج الوصفي وتكونت عينة الدراسة من 2018 مبحوثا تراوحت أعمارهم ما بين 17 عاما واقل من 38 عاما بالإضافة إلى 115 موقوفا ممن ارتكبوا حوادث مرورية. وقد أسفرت نتائج الدراسة عن ما يلي: أن أهم عشرة تصرفات ترتبط ايجابياً بالحوادث هي السرعة الزائدة والتجاوزات في المنحنيات والطرق الضيقة والتجاوز بدون استخدام الإشارات وتغيير المسار بدون استعمال الإشارات، والانشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة، والإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها, والانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة دون انتظار, والتسابق مع سيارة أخرى, وقطع الإشارة الحمراء, والتجاوز من اليمين. وقد توصلت الدراسة كذلك إلى أن القيادة الآمنة التي تتبع أصول السلامة وتلتزم بالنظم والآداب المرورية ترتبط ايجابياً بسمات المسؤولية وسلبياً بسمات الشخصية السلبية كالاندفاعية والعصبية والقهرية والقلق.

وفي دراسة (السيف، 1992) بعنوان: تقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية، والتي هدفت إلى إجراء مسح ميداني على وسائل الإعلام المختلفة المسموعة والمقروءة والمرئية لمعرفة ما يقدم من خلالها من رسائل وبرامج للتوعية المرورية. وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج من أهمها: أن نسبة كبيرة من المسئولين عن العملية المرورية لا يعرفون ماهية الأهداف المحددة لبرامج التوعية المرورية التي تقوم بها إداراتهم، وان ما نسبته 79% من العينة لم يسترعي انتباههم الرسائل الخاصة بالتوعية المرورية عبر وسائل الإعلام.

أجرى (قشقري، 1996) دراسة بعنوان: خصائص الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية واتجاهاتها بمنطقة الرياض، هدفت إلى تحليل خصائص الحوادث المرورية ونتائجها في المملكة العربية السعودية ومنطقة الرياض خلال الثلاث والعشرين سنة الماضية (1394-1416) هـ ، ثم التعرف على اتجاه هذه الحوادث في منطقة الرياض خلال العشر سنوات القادمة (1418-1427) هـ. وقد أظهرت الدراسة عدة نتائج كان من أهمها: إن الحوادث في المملكة العربية السعودية ومنطقة الرياض ترجع إلى ارتكاب مخالفتين رئيسيتين هما السرعة وعدم التقيد بإشارات المرور. إن كلا من المتعلمين والمتزوجين وفئة صغار السن هم أكثر الفئات ارتكابا للحوادث. وان هناك علاقة طردية بين حوادث المرور والإصابات والوفيات والمخالفات وأعداد السيارات والسكان والجنسية.

وفي دراسة قام بها (العنزي، 1997) بعنوان : نحو حل شامل لقضايا السير في المملكة العربية السعودية، هدفت إلى استعراض ما تواجهه قضايا السير في المملكة العربية السعودية من معوقات ووضع الحلول بشأنها، حيث توصلت الدراسة إلى الحاجة إلى تغيير نظام المرور الحالي، وتبني مفهوم جديد للجزاءات في أنظمة المرور في المملكة العربية السعودية إضافة إلى التعويض أو جبر الأضرار الناجمة عن حوادث المرور.

أجرى (الغامدي، 1997) دراسة بعنوان: الأسباب والآثار لحوادث المرور في المملكة العربية السعودية، هدفت إلى استعراض مشكلة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية، وقد توصلت الدراسة إلى أن أسباب الحوادث المرورية تمثلت في

السرعة الزائدة، وقطع إشارة المرور، والتجاوز الخـاطئ، والـدوران الخـاطئ، والتوقف الخاطئ والمسكرات، وأسباب أخرى. ومن آثار الحوادث المرورية الوفاة المرورية حيث أن (81%) من الوفيات في المستشفيات ناتجة عن حوادث المرور، والخسائر الاقتصادية التي تخلفها حوادث المرور وصلت إلى (21)مليار ريال بفاقد محلي بلغ(4،7%).

قام (الثنيان، 1997)، بدراسة بعنوان: مدى إسهام التلفزيـون الـسعودي فـي التعريف بأخطار الحوادث المرورية للطلاب وسبل الوقاية منها، أجريت على عينة من الطلاب في المراحل المختلفة في التعليم العام الحكومي ما قبل الجامعي بمدينـة الرياض بلغ حجمها(450) طالباً. استخدم منهج الدراسات المسحية، وقد توصـلت الدراسة إلى جملة من النتائج أهمها:

أ- يمثل العنصر البشري والسائق والمشاة الراكب، وخاصة السائق أهم عناصر الحادث المروري.

ب- من الآثار الـسلبية للحـوادث المروريـة، الآثـار الاقتـصادية والآثـار الاجتماعية.

ج- يعد ضحايا الحوادث المرورية من فئة صغار السن هم الأكثر عدداً مقارنة بباقي الفئات العمرية الأخرى من الضحايا. وكذلك يشكل الطلاب في هـذه الفئة النسبة الأكبر خاصة في المملكة العربية السعودية.

كما قام (فرج، 1997) بدراسة بعنوان: الأسباب النفسية للسرعة الزائدة وكيفية معالجة ذلك في منهج الدراسة الثانوية بالمملكة العربية السعودية، وهدفت الدراسـة إلى التعرف على الأسباب النفسية التي تدفع قائد المركبة للسرعة الزائدة التي تؤدي إلى الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، وقد تكونت عينة الدراسة من 1000 مبحوث من طلاب الجامعات حيث قام الباحث بتوزيع استمارة اشتملت على مقياس العوامل النفسية ومقياس آخر لقياس الأسباب الأخـرى المؤديـة للحـوادث المرورية. وقد تبين من نتائج الدراسة وجود عدة عوامل تدفع قائد المركبـة إلـى السرعة الزائدة ومن ثم الوقوع في الحوادث، وهي حسب ترتيب أهميتها: التهـاون بالحياة والتهاون بحياة الآخرين والتهاون بالسيارة والرغبة في تأكيد الذات والشعور

بالوحدة والانشغال بالأغاني وعدم الخوف من الدوريات ومراقبتها وعـدم الـوعي بالحوادث المرورية والانشغال بأشياء أخرى غير القيادة والغاية في الوصول إلـى الهدف وعدم وجود دوريات في الطريق وقلة الصبر.

في دراسة قام بها (بوظريفة وتير وبوكابوس، 2000)، تناولت هـذه الدراسـة مدى فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر في الحد مـن المخالفـات المروريـة المرتكبة من طرف السائقين. وقد أعد لهذا الغرض استبيان تم تطبيقه عشوائيا على عينة مكونة من 214 سائقا، حيث بينت النتائج بأن نسبة كبيرة من السائقين تقدر بـ (49%)، قد اطلعوا على قانون المرور الجديد من خلال التلفزة، كما قدرت نـسبة الذين كانوا يحترمون القانون قبل التطبيق بصيغته الجديدة بـ (45.94%)، في حين قدرت نسبة الذين يحترمون قانون المرور بعـد تطبيـق الـصيغة الجديـدة بـ (50.04%) فقط. الأمر الذي يوحي بأنه سوف لن يكون هناك تقدما ملموسـا فـي احترام قانون المرور بعد تطبيق القانون الجديد. كما كـشفت نتـائج الدراسـة أن السائقين رغم إدراكهم لأهمية قانون المرور الجديـد، إلا إنهـم لا يعتقـدون أنـه سيحدث تغييرات جذرية على سلوك السائقين، إذ أن (86.7%) منهم يعتقدون بـأن القانون يحتاج إلى جدية وإمكانيات لتطبيقه. كما بينت النتائج إلى أن هناك شـرائح اجتماعية ومهنية لا تحترم قانون المرور أكثر من غيرها. وأن هناك عدة أسـباب ومظاهر لعدم احترام قانون المرور لا يمكن معالجتها بالاعتماد على قانون المرور الجديد لوحده. وأن حوادث المرور هي مسؤولية الجميع وكـذلك الأمـر بالنـسبة للتوعية والإحساس بمخاطرها.

أجرى (المالك، 2004) دراسة بعنوان: الضبط المروري وتشعب المهام، هدفت إلى التعرف على أثر تشعب مهام الإدارة العامة للمرور على الضبط المروري من خلال التعرف على المهام المناطه بالإدارة العامة للمرور وتشعبها ومدى تأثيرهـا على الضبط المروري وزيادة المخالفات والحوادث المرورية، وقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي الوثائقي الذي تم بموجبه جمع المعلومات عن مهام الإدارة العامـة وتشعبها، حيث تم اختيار عينة عشوائية من السائقين بشكل عام والسائقين المراجعين لإدارة المرور لتجديد الرخص، وقد توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج من أهمها:

أن 49% من عينة الدراسة يطالبون بضرورة تطبيق عقوبة الغرامة المالية والسجن معا على مرتكبي المخالفات التي تسببت في حوادث خطرة، بينما 10.5% فقط يطالبون في تسجيل النقاط على السائقين.

في دراسة قام بها (منصور، 2009) بعنوان العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية، وهدفت الدراسة إلى الوقوف على العلاقة بين بعض العوامل المسهمة في حوادث المرور وبعض متغيرات الشخصية في المجتمع البحريني، تكونت عينة الدراسة من 85 طالبا من الذكور من مختلف كليات جامعة البحرين الذين سبق لهم الوقوع في الحوادث المرورية لقياس العوامل المسهمة في الوقوع في الحوادث، استخدمت قائمة أسباب التعرض للحوادث ولقياس متغيرات الشخصية استخدم اختبار ايزنك ويلسون للشخصية، واختبار مركز الضبط ومقياس سرعة الغضب،. استخدم المنهج الوصفي الارتباطي كما تم تحليل البيانات بواسطة البرنامج الإحصائي Spss لحساب مصفوفة معاملات الارتباط بين متغيرات الدراسة وتحليل الانحدار المتعدد التدريجي وقد توصلت الدراسة إلى إمكانية التنبؤ بالعوامل المسهمة في الوقوع في الحوادث المرور (تقدير الفرد لحالته الصحية والإجهاد النفسي، وتشتت الانتباه، والسرعة في الأداء، لدى أفراد العينة بناء على متغيرات الشخصية (مركز الضبط، سرعة الغضب، سهولة الاستثارة، العدوانية)، وقد تبين من نتائج الدراسة إمكانية توظيف بعض متغيرات الشخصية في التعرف على المعرضين للوقوع في حوادث المرور ومن ثم توظيفها في الحملات الوقائية والإرشادية وتعديلات القانون للتقليل من أخطار تلك الحوادث.

2.2.2. الدراسات الأجنبية.

في دراسة أجراها ماكينا وهورسول (Mackenna & Horswill, 2006) بينت نتائجها أن الحديث مع قائد السيارة أثناء السير أو الحديث في التليفون الخلوي يزيد من أخطاء القيادة، ويقلل الاستجابات السليمة أثناء قيادة السيارة لان مثل هذه الأمور تصرف الانتباه عن معالجة المعلومات الضرورية اللازمة لقيادة السيارة بأمان مثل كبح الفرامل والنظر في المرآة قبل التحول، أو الانحراف على جانبي

الطرق أو ملاحظة إشارات المرور أو الحفاظ على السرعة المقررة أو ربط أحزمة الأمان أو الالتزام بالمسرب.

وفي دراسة أجراهـا سانـشز وانجيـلاس (Sanchez & Angeles, 2005) بعنوان: العلاقة بين بعض الخصائص المعرفية والشخصية لدى السائقين المتقـدمين للحصول على رخصة قيادة وعدد الحوادث المرورية التي تعرضوا لهـا، والتـي هدفت إلى التعرف على العلاقة بين بعض الخصائص المعرفية والشخـصية لـدى السائقين المتقدمين للحصول على رخصة قيادة وعدد الحـوادث المروريـة التـي تعرضوا لها وبخاصة في السنوات الأولى من قيادة السيارة. وقد بينت نتائج الدراسة وجود علاقة بين بعض اضطرابات الانتباه والتعرض لحوادث المرور.

وقد أجرى لابوتي وكيسكنن (Laapotti & Keskinen, 1998) دراسة بعنوان العوامل التي تقف خلف الحوادث المميتة التي تنجم عن فقدان الـتحكم مـن قبـل السائقين الصغار من الذكور والإناث، والتي هدفت إلى وصف بعض العوامل التـي تقف خلف الحوادث المميتة التي تنجم عن فقدان التحكم من قبل السائقين الـصغار من الذكور والإناث، وللوقوف على هذه العوامل قام الباحثان بمقارنة بين حـوادث فقدان التحكم والحوادث الأخرى التي لم يفقد فيها السائق التحكم في السيارة، وشملت بيانات الدراسة كل حوادث السيارات المميتة التي ارتكبها الصغار فـي فلنـدا فـي المدى العمري من 18-21 سنة وذلك في الفترة من عـام 1987-1991 وشـمل التحليل السائقين الملومين على أخطائهم في الحوادث فقط وكان عدد الحوادث التـي درست 338 حادثا للذكور و75 حادثا للإناث، وقد سبق التحقيق في هذه الحـوادث بواسطة فريق التحقيق في حوادث الطرق في فلندا واستخدمت في البحـث تقـارير فريق البحث الأصلية. وقد أسفرت الدراسة عن النتائج التالية: إن نـسب الحـوادث التي نجمت عن فقدان التحكم كانت متساوية لدى الذكور والإناث. وكانت حـوادث الذكور التي نجمت عن فقدان التحكم فردية، كانقلاب السيارة بينما تمثلت حـوادث الإناث اللاتي فقدن التحكم في التصادم مع سيارة أخـرى. وان الـسائقين الـذكور يقودون السيارات بسرعة كبيرة وتحت تأثير تعاطي الكحول غالبا في حالة حوادث فقدان التحكم أكثر من أنواع الحوادث الأخرى. وان الـسائقين الـذكور يرتكبـون

حوادث فقدان التحكم في الليل بينما ترتكب الإناث الحوادث المماثلة لفقدان التحكم عادة بسبب ظروف الطرق الزلقة.

وفي دراسة قام بها جريجرسن (Gregersen, 1996) بعنوان تقييم العلاقة بين ميل السائقين الصغار إلى المبالغة في تقدير مهاراتهم في قيادة السيارات ونوع التدريب الذي تلقاه السائق، حيث تهدف هذه الدراسة إلى تقويم العلاقة بين ميل السائقين الصغار إلى المبالغة في تقدير مهاراتهم في قيادة السيارات ونوع التدريب الذي تلقوه. وأجرى الباحث دراسته على عينة قوامها 53 سائقا من الطلاب السويديين تراوحت أعمارهم ما بين 18-24 سنة وتم تقسيم هذه العينة بصورة عشوائية إلى مجموعتين على أساس استراتيجيات التدريب الذي تلقاه السائق وتم تعليم المبحوثين في المجموعة الأولى مجموعة المهارة أن يكونوا ماهرين قدر الإمكان في التعامل مع الفرامل والمناورات في المواقف الحرجة، أما المبحوثين في المجموعة الثانية مجموعة الاستبصار فتعلموا أن مهاراتهم في التعامل مع الفرامل، وتجنب المواقف الحرجة محدودة ولا يمكن التنبؤ بها، وبعد أسبوع من انتهاء التدريب رجع المبحوثين لاختبار مهاراتهم المقدرة والفعلية. وبناء على ما تقدم فقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها: أن مبحوثي مجموعة المهارة قد قدروا مستوى مهارتهم أعلى من تقدير مبحوثي مجموعة الاستبصار، ولم يتبين وجود فروق فعليه في المهارة بين المجموعتين، وان إستراتيجية تنمية المهارة تؤدي إلى مبالغة زائدة في تقدير المهارة أكثر مما تؤدي آلية إستراتيجية تنمية الاستبصار.

وقام ماثيوس (Mathews, 1991) بدراسة بعنوان: الشخصية غير السوية للسائق. والتي هدفت إلى التعرف على العلاقة بين السمات الشخصية للأفراد وبين ما يرتكبونه من مخالفات. وقد أجريت الدراسة على 73 فردا، وقد شملت أدوات الدراسة مقياس سلوك قيادة السيارة ومقياس زوكرمان للبحث عن الإثارة ومقياس ايزنك للشخصية. وقد توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج من أهمها:

أ- وجود ارتباط عالي بين متغيرات الدراسة، وان الأفراد المتورطين في المخالفات المرورية لديهم مستوى مرتفع في الذهنية والإثارة والمخاطرة، وسرعة الملل ومستوى منخفض في العصبية.

ب- عدم وجود ارتباط بين مقياس الانبساط والكذب، وبين الوقوع في الحوادث أو التورط في المخالفات المرورية.

ج- وجود ارتباط بين متغيرات العمر والجنس وعوامل الدراسة.

د- إن الذكور أعلى ذهنية وإثارة وخاطرة واقل عصبية من النساء.

ه- كشفت النتائج عن أن الذكور أكثر اقترافا للمخالفات المرورية من الإناث.

و- إن صغار السن لديهم مستوى أعلى من الانبساط والذهنية والإثـارة والميـل للمخاطرة، ولكن بدرجات اقل في مقياس الكذب.

ز- إن صغار السن يقعون في الحوادث أكثر من غيرهم.

ح- إن السائقين الذي يضبطون في مخالفات مرورية أكثر وقوعا فـي الحـوادث المرورية.

كما قام ماثيوس وموران (Mathews & Moran, 1986) بـإجراء دراسـة بعنوان: احتمالية مخاطر الحوادث بين قائدي السيارات الذكور واختلاف أعمارهم. وقد هدفت الدراسة إلى إبراز أوجه التشابه والاختلاف بين السائقين من صغار السن والسائقين من كبار السن فيما يتعلق بإدراكهم لمخاطر القيادة ومدى الثقة في قدراتهم على القيادة. وقد تم إجراء مقارنة بين 23 سائقا من صغار الـسن الـذين تتـراوح أعمارهم ما بين 18-25 عاما، و23 سائقا آخرين من كبار السن والـذين تتـراوح أعمارهم ما بين 35-50 عاما. وقد تم إعداد استبيان خـاص بمخـاطر الحـوادث والقدرة على القيادة وقد أظهرت نتائج الدراسة ما يلي:

أ- أعطى صغار السن تقديرات منخفضة عن الحوادث المرورية لمواقـف قيـادة السيارات، وقد قدروا الوقوع في الحوادث في السنة القادمة أعلى من السائقين كبار السن.

ب- قدر صغار السن مخاطرهم الخاصة بالحوادث وقدرت القيادة على أنها هـي نفس مخاطر قدرات السائقين كبار السن.

ج- يرى صغار السن أن مخاطر الأقران أعلى جوهريا من مخاطرهم وأنهم لديهم قدرات اقل منهم.

د- لدى صغار السن ثقة في قدراتهم على القيادة أعلى من السائقين كبار السن.

هـ- أظهر الصغار تفاوتا ملحوظا بين القدرة المدركة والقدرة الواقعية، وقد مالوا إلى رؤية أنفسهم على أنهم محصنون من المستويات المرتفعة من المخاطرة.

و- إن المخاطرة المدركة وقدرات القيادة المدركة يرتبطان فيما بينهما ارتباطات ذات دلالة إحصائية.

ما يميز الدراسة الحالية:

تناولت بعض الدراسات السابقة أسباب الحوادث المرورية وآثارها السلبية وعناصرها، والبعض منها تناولت دور التوعية المروية في تقليل حوادث المرور، وضرورة تغيير نظام المرور المعمول به، وهناك من الدراسات السابقة تناولت دور تطبيق العقوبات المالية والسجن على المتسببين في الحوادث المرورية. أما الدراسة الحالية فقد تناولت انعكاسات تعديلات أنظمة وقوانين المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية.

الفصل الثالث

المنهجية والتصميم

1.3 منهجية الدراسة.

تعتمد الدراسة الحالية أسلوب المسح الاجتماعي الميداني، حيث تم إجراء المسح المكتبي والإطلاع على الدراسات والبحوث النظرية والميدانية، لأجل بلورة الأساس الذي يقوم عليه الإطار النظري والفكري لمتغيرات الدراسة ، والوقوف على أهم الدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع الدراسة الحالية، التي تشكّل رافداً حيوياً في الدراسة وما تتضمنه من محاور معرفية. أما على صعيد البحث الميداني التحليلي فقد تم إجراء المسح الاستطلاعي الشامل، وتحليل كافة البيانات المتجمعة من خلال الإجابة عن الاستبانات، واستخدام الطرق الإحصائية المناسبة، للإجابة عن أسئلة الدراسة.

2.3 مجتمع الدراسة

تكون مجتمع الدراسة من كافة السائقين والعاملين في المرور في منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية.

3.3 عينة الدراسة

تم اختيار عينة ملائمة (قصدية) من مجتمع الدراسة بلغ حجمها (400) مشاركاً، أعيد منها 394 استبانه بنسبة استرجاع 98.5% من مجموع الاستبانات، وقد خضعت للتحليل الإحصائي بالاستعانة بالرزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS). والجدول التالي يبين توزيع أعداد الاستبانات الموزعة والمسترجعة من أفراد عينة الدراسة.

الجدول رقم (1)

توزيع أفراد العينة حسب عدد الاستبانات الموزعة والمسترجعة.

أفراد عينة الدراسة	عدد الاستبانات الموزعة	عدد الاستبانات المسترجعة
السائقون	250	250
رجال المرور	150	144
المجموع	**400**	**394**

وفيما يلي وصفاً لخصائص عينة الدراسة:

جدول رقم (2)

توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير العمر

أبعاد متغير العمر	سائق		رجل مرور	
	التكرار	%	التكرار	%
18- 25 سنة	81	32.4	27	18.8
26-35 سنة	73	29.2	91	63.2
36-45 سنة	62	24.8	23	16.0
أكثر من 45 سنة	34	13.6	3	2.1
المجموع	**250**	**100**	**144**	**100**

تشير النتائج أعلاه إلى أن السائقين من الفئة العمرية 18-25 سنة كانوا الأكثر من بين مجموع أفراد العينة بنسبة 32.4%، تلاهم أفراد العينة من الفئة العمرية 26-35 سنة وشكلوا ما نسبته 29.2%، وجاء في المرتبة الثالثة أفراد العينة من الفئة العمرية 36-45 سنة بنسبة 24.8%، وأخيراً جاء أفراد العينة من الفئة العمرية 45 سنة فأكثر بنسبة 13.6% من مجموع أفراد عينة الدراسة.

أما ما يتعلق برجال المرور، فقد جاءت الفئة العمرية 26-35 سنة وشكلت ما نسبته 63.2% من مجموع أفراد العينة، تلاهم الفئة العمرية 18- 25 سنة بنسبة 18.8%، ثم جاء في المرتبة الثالثة الفئة العمرية 36-45 سنة وشكلت ما نسبته

16% من مجموع أفراد العينة، وأخيراً جاءت الفئة العمرية أكثر من 45 سنة بنسبة 2.1% من مجموع أفراد عينة الدراسة.

جدول رقم (4)

توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي

أبعاد متغير المستوى التعليمي	سائق		رجل مرور	
	التكرار	**%**	**التكرار**	**%**
ثانوية عامة فما دون	97	38.8	105	72.9
دبلوم	42	16.8	19	13.2
بكالوريوس	85	34.0	17	11.8
دراسات عليا	26	10.4	3	2.1
المجموع	**250**	**100**	**144**	**100**

يتضح من معطيات الجدول السابق أن حملة الثانوية العامة من السائقين كانوا الأكثر من بين أفراد عينة الدراسة وشكلوا ما نسبته 38.8% ، تلا ذلك حملة البكالوريوس بنسبة 34.0%، وجاء في المرتبة الثالثة حملة درجة الدبلوم بنسبة 16.8%، وأخيراً جاء حملة درجة الدراسات العليا بنسبة 10.4%.

وفيما يتعلق برجال المرور فقد تبين حملة الثانوية العامة كانوا الأكثر من بين أفراد عينة الدراسة وشكلوا ما نسبته 72.9% ، تلا ذلك حملة الدبلوم بنسبة 13.2%، وجاء في المرتبة الثالثة حملة درجة البكالوريوس بنسبة 11.8%، وأخيراً جاء حملة درجة الدراسات العليا بنسبة 2.1%.

جدول رقم (5)

توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الحالة الاجتماعية

أبعاد متغير الحالة الاجتماعية	سائق		رجل مرور	
	التكرار	%	التكرار	%
أعزب	89	35.6	28	19.4
متزوج	147	58.8	115	79.9
مطلق	12	4.8	-	-
أرمل	2	0.8	1	0.7
المجموع	**250**	**100**	**144**	**100**

من خلال مطالعة النتائج الواردة في الجدول أعلاه، يتضح أن المتزوجين من السائقين كانوا الأكثر من أفراد عينة الدراسة وشكلوا ما نسبته 58.8%، تلاهم العزاب بنسبة 35.6%، تلا ذلك المطلقون بنسبة 4.8%، وأخيراً جاء الأرامل بنسبة 0.8% من مجموع أفراد عينة الدراسة.

أما ما يتعلق برجال المرور فقد اتضح من الجدول أعلاه، أن المتزوجين كانوا الأكثر من أفراد عينة الدراسة وشكلوا ما نسبته 79.9%، تلاهم العزاب بنسبة 19.4%، وأخيراً جاء الأرامل بنسبة 0.7% من مجموع أفراد عينة الدراسة.

جدول رقم (7)

توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير مكان الإقامة.

أبعاد متغير مكان الإقامة	سائق		رجل مرور	
	التكرار	%	التكرار	%
حضر	134	53.6	107	74.3
ريف	53	21.2	20	13.9
بادية	63	25.2	17	11.8
المجموع	**250**	**100**	**144**	**100**

وبالنظر إلى النتائج الواردة في الجدول أعلاه، يظهر أن أفراد عينة الدراسة من السائقين من سكان الحضر كانوا الأكثر وشكلوا ما نسبته 53.6% من مجموع أفراد

عينة الدراسة، تلاهم سكان البادية بنسبة 25.2%، وأخيراً جاء سكان الريف بنسبة 21.2% من مجموع أفراد عينة الدراسة.

وفيما يتعلق برجال المرور فقد أشارت النتائج أعلاه إلى أن سكان الحضر كانوا الأكثر وشكلوا ما نسبته 74.3% من مجموع أفراد عينة الدراسة، تلاهم سكان الريف بنسبة 13.9%، وأخيراً جاء سكان البادية بنسبة 11.8% من مجموع أفراد عينة الدراسة.

جدول رقم (8)

توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الجنسية.

أبعاد متغير الجنسية	سائق		رجل مرور	
	التكرار	%	التكرار	%
سعودي	215	86.0	144	100
غير سعودي	35	14.0	-	-
المجموع	**250**	**100**	**144**	**100**

ومن مطالعة النتائج الواردة في الجدول السابق يتضح أن السعوديين من السائقين كانوا الأكثر من بين مجموع أفراد عينة الدراسة وشكلوا ما نسبته 86.0%، في حين أن غير السعوديين من السائقين شكلوا ما نسبته 14.0% من مجموع أفراد عينة الدراسة. وفيما يتعلق برجال المرور فكانوا جميعهم من السعوديين.

جدول رقم (9)

توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير سنوات الخبرة.

أبعاد متغير سنوات الخبرة	سائق		رجل مرور	
	التكرار	%	التكرار	%
أقل من 5 سنوات	78	31.2	26	18.1
5-10 سنوات	62	24.8	53	36.8
أكثر من 11 سنة	110	44.0	65	45.1
المجموع	**250**	**100**	**144**	**100**

من مطالعة النتائج الواردة في الجدول السابق يتضح أن السائقين ذوي الخبرة أكثر من 11 سنة شكلوا ما نسبته 44.4% واحتلوا المرتبة الأولى، تلاهم ذوي الخبرة أقل من 5 سنوات بنسبة 31.2%، وأخيراً جاء ذوي الخبرة 5-10 سنوات وشكلوا ما نسبته 24.8% من مجموع أفراد عينة الدراسة.

وفيما يخص رجال المرور فقد تبين من النتائج أعلاه، أن ذوي الخبرة أكثر من 11 سنة شكلوا ما نسبته 45.1% واحتلوا المرتبة الأولى، تلاهم ذوي الخبرة 5-10 سنوات بنسبة 36.8%، وأخيراً جاء ذوي الخبرة أقل من 5 سنوات وشكلوا ما نسبته 18.1% من مجموع أفراد عينة الدراسة.

4.3 أداة الدراسة:

بعد أن تم إجراء المسح المكتبي والاطلاع على الجانب النظري والدراسات السابقة المتعلقة بموضوع الدراسة الحالية تم بناء استبانه بغرض جمع معلومات الدراسة. تكونت من الأجزاء التالية:

الجزء الأول: يشتمل على المعلومات الديموغرافية اللازمة عن المستجيب وهي (العمر، المستوى التعليمي، المهنة، الحالة الاجتماعية، مكان الإقامة، الجنسية، عدد سنوات الخبرة).

الجزء الثاني: ويتضمن 28 فقرة تقيس أسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية وفق تصورات المبحوثين.

الجزء الثالث: ويتضمن 15 فقرة تقيس أكثر المخالفات المرورية التي تحدث في المملكة العربية السعودية وفق تصورات المبحوثين.

الجزء الرابع: ويتضمن 12 فقرة تقيس اثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور وفق تصورات المبحوثين.

وقد تم الأخذ بعين الاعتبار أن تدرج المقياس المستخدم في الدراسة كما يلي: موافق بشدة (5)، موافق (4)، لا أعلم (3)، غير موافق (2) ، غير موافق بشدة (1). واستنادا إلى ذلك فإن قيم المتوسطات الحسابية التي وصلت إليها الدراسة سيتم التعامل معها لتفسير البيانات على النحو التالي:

مرتفع	متوسط	منخفض
(3.5 فما فوق)	(2.5-3.49)	(2.49 فأقل)

وبناء على ذلك فإذا كانت قيمة المتوسط الحسابي للفقرات اكبر مـن (3.5) فيكون مستوى التصورات مرتفعاً، وهذا يعني موافقة أفراد العينة على الفقرات، أما إذا كانت قيمة المتوسط الحسابي (2.5-3.49) فان مستوى التـصورات متوسـطا، وإذا كان المتوسط الحسابي أقل من (2.49) فيكون مستوى التصورات منخفضاً.

5.3 صدق الأداة:

للتأكد من صدق الأداة تم عرضها على خمس من المحكمـين مـن أصـحاب الخبرة والاختصاص من أعضاء الهيئات التدريسية في جامعة مؤتة في قـسم علـم الاجتماع وذلك للتأكد من دقة وصحة فقـرات الاسـتبانة, وفـي ضـوء آرائهـم وتوجيهاتهم ومقترحاتهم تم حذف و تعديل وإعادة صياغة الفقـرات، لتـصبح الأداة أكثر دقة لتحقيق أهداف الدراسة.

6.3 ثبات الأداة:

تم استخراج معامل ثبات الاتساق الـداخلي طبقـاً لمعادلـة كرونبـاخ ألفـا **(Cronbach’s Alpha)** ، للتحقق من الانسجام بين فقرات الأداة وأنهـا تخـدم أغراض الدراسة الحالية، والجدول التالي يبين قيم معاملات الثبـات لأبعـاد الأداة على التوالي (0.917، 0.836، 0.885) وتعد هذه النسب مرتفعة ومقبولة لغايـات البحث العلمي في العلوم الاجتماعية:

جدول رقم (10)

قيم معاملات الثبات (الاتساق الداخلي)

البعد	قيمة معامل الثبات
أسباب الحوادث المرورية	0.917
المخالفات المروية	0.836
تعديلات نظام المرور	0.885

7.3 المعالجة الإحصائية :

للإجابة عن أسئلة الدراسة تم استخدام أساليب الإحصاء الوصـفي والتحليـي، وذلك باستخدام الرزمة الإحصائية (SPSS. V.15):

1- مقاييس الإحصاء الوصفي(Descriptive statistic Measures) لوصف خصائص عينة الدراسة بالنسب المئوية والتكرارات، والإجابة على أسئلة الدراسة الأول والثاني والثالث.

2- تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) لاختبار تأثيرات المتغيرات الديموغرافية على تصورات المبحوثين إزاء المتغيرات المستقلة والتابعة وأبعادها (الإجابة عن أسئلة الدراسة : الرابع، الخامس، السابع، الثامن، العاشر).

3- تحليل اختبار (T.test) لاختبار اثر المهنة والجنسية في التعديلات على أنظمة المرور (الإجابة عن سؤالي الدراسة: السادس، التاسع).

الفصل الرابع
عرض النتائج والمناقشة والتوصيات

1.4 عرض النتائج.

النتائج المتعلقة بالسؤال الأول: ما هي أسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية؟

جدول رقم (11)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد العينة عن أسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية

الرقم	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المستوى حسب المتوسط
1	السرعة الزائدة والتجاوزات في المنحنيات	4.6294	0.70602	مرتفع
9	قطع الإشارة الحمراء والتجاوز من اليمين	4.3782	1.01972	مرتفع
7	الانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة دون انتظار	4.3173	2.71802	مرتفع
2	الطرق الضيقة والالتواءات.	4.2995	0.89764	مرتفع
28	الجمال السائبة.	4.2411	0.93843	مرتفع
6	الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها	4.2234	0.94417	مرتفع
8	التسابق مع سيارة أخرى	4.2183	1.03775	مرتفع
5	الانشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة	4.1091	1.01679	مرتفع
10	الدوران الخاطئ، والمفاجئ	4.0990	1.07852	مرتفع
3	التجاوز بدون استخدام الإشارات (أضواء السيارة)	4.0838	1.05115	مرتفع
4	تغيير المسار بدون استعمال الإشارات	4.0838	1.07035	مرتفع
26	عدم تصريف المياه خلال الأمطار.	3.9594	1.05492	مرتفع
12	تعاطي الخمور	3.9518	1.19166	مرتفع
11	التوقف الخاطئ	3.9086	1.13325	مرتفع
27	الغبار والأتربة.	3.8629	1.15095	مرتفع
25	عدم وضوح الرؤيا بسبب الطريق.	3.6751	1.20476	مرتفع
18	الانشغال بالهاتف الجوال أثناء القيادة.	3.6168	1.31068	مرتفع
15	التهاون بالسيارة والرغبة في تأكيد الذات	3.5076	1.30226	مرتفع
17	عدم الخوف من الدوريات ومراقبتها	3.5000	1.33126	مرتفع
24	الحفر والمطبات.	3.4619	1.35347	متوسط
13	عدم وجود دوريات دائما على الطريق.	3.4442	1.27938	متوسط
19	عدم فاعلية الحملات الوقائية والإرشادية.	3.4086	1.33385	متوسط
16	الشعور بالوحدة والانشغال بالأغاني	3.4010	1.34849	متوسط
14	التهاون بالحياة وبحياة الآخرين.	3.3959	1.39449	متوسط
20	عدم فاعلية الجزاءات والعقوبات على المخالفين.	3.3426	1.38029	متوسط
21	عدم ملائمة الطرق للسير عليها.	3.3426	1.64289	متوسط
22	ضعف البنية التحتية غير المناسبة.	3.2690	1.32069	متوسط
23	هندسة الطرق غير مناسبة.	3.2690	1.33220	متوسط
-	**المتوسط الحسابي العام**	**3.8214**	**0.68120**	**مرتفع**

يتضح من نتائج الجدول السابق أن المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة عن أسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية قد جاء مرتفعاً وقد بلغ **3.821** ويمثل درجة تقدير مرتفعة، وقد حضيت جميع الفقرات بتقديرات متوسطة ومرتفعة. وكما يظهر الجدول أعلاه فأن أكثر الأسباب أهمية من وجهة نظر أفراد العينة كانت على التوالي: السرعة الزائدة والتجاوزات في المنحنيات، وقطع الإشارة الحمراء والتجاوز من اليمين، والانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة دون انتظار، والطرق الضيقة والالتواءات، والجمال السائبة، والإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، والتسابق مع سيارة أخرى، والانشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة، والدوران الخاطئ، والمفاجئ، والتجاوز بدون استخدام الإشارات (أضواء السيارة)، وتغيير المسار بدون استعمال الإشارات، وعدم تصريف المياه خلال الأمطار، وتعاطي الخمور، والتوقف الخاطئ، والغبار والأتربة.

النتائج المتعلقة بالسؤال الثاني: ما هي أكثر المخالفات المرورية حدوثاً؟

جدول رقم (12)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد العينة عن أكثر المخالفات المرورية حدوثاً

الرقم	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المستوى حسب المتوسط
2	السرعة الزائدة.	4.5152	0.86846	مرتفع
6	قطع إشارات المرور.	4.3503	1.10477	مرتفع
15	التفحيط في الشوارع العامة.	4.2335	1.05150	مرتفع
14	عدم إبراز رخصة السائق.	4.0457	1.18641	مرتفع
4	عدم التزام السائق بالمسار.	3.9772	2.22111	مرتفع
1	عدم وضع حزام الأمان.	3.9112	1.23549	مرتفع
11	حمولات زائدة.	3.9010	1.20552	مرتفع
13	عجز إبراز استمارة السيارة.	3.7970	1.22501	مرتفع
3	عدم جاهزية المركبة.	3.7183	1.19128	مرتفع
12	عدم التقيد بمسافات الأمان.	3.7183	1.16318	مرتفع
5	تناول الخمور أثناء القيادة.	3.7157	1.35181	مرتفع
7	الانشغال بالهاتف الجوال أثناء القيادة.	3.7081	1.27756	مرتفع
8	إدخال الإضافات على جسم المركبة.	3.5660	1.21566	مرتفع
9	الاصطفاف المزدوج.	3.4518	1.21020	متوسط
10	التدخين أثناء القيادة.	3.1015	1.37955	متوسط
-	**المتوسط الحسابي العام**	**3.8474**	**0.68910**	مرتفع

يتضح من معطيات الجدول السابق أن المتوسط الحسابي العام لإجابات أفـراد العينة عن أكثر المخالفات المرورية حدوثا قد جاء مرتفعا وقد بلـغ 3.847 ويمثـل درجة تقدير مرتفعة، وقد تراوحت متوسطات الفقرات ما بين المتوسط والمرتفـع، ويتضح من الجدول أعلاه أن أكثر المخالفات المرورية حدوثاً كانت على التـوالي: السرعة الزائدة، وقطع إشارات المرور، والتفحيط في الشوارع العامة، وعدم إبراز رخصة السائق، وعدم التزام السائق بالمسار، وعدم وضع حزام الأمان، والحمولات الزائدة، وعجز إبراز استمارة السيارة، وعدم جاهزية المركبة، وعدم التقيد بمسافات الأمان، وتناول الخمور أثناء القيادة، والانشغال بالهاتف الجوال أثناء القيادة.

النتائج المتعلقة بالسؤال الثالث: ما أثر تعديلات نظام المرور في تقليـل حـوادث المرور من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة؟

جدول رقم (13)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد العينة عن أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور

الرقم	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المستوى حسب المتوسط
1	لقد انخفضت الحوادث بسبب النظام الحالي المعدل.	3.5863	1.37366	مرتفع
2	تضمن النظام الحالي المعدل للمـرور مفهـوم جديـد للجـزاءات للمخـالفين والمتسببين في الحوادث.	3.7234	1.63676	مرتفع
3	التعويض أو جبر الأضرار الناجمة عن حوادث المرور التي نص عليها النظام الجديد فاعلة في تقليل تلك الحوادث.	3.6193	1.36000	مرتفع
4	عالج النظام الحالي للمرور مختلف أشكال المخالفات المرورية.	3.7107	1.17979	مرتفع
5	نظام المرور الجديد سيحدث تغييرات جذرية على سلوك السائقين.	3.7005	1.27079	مرتفع
6	يلزم نظام المرور الجديد مختلف الـشرائح الاجتماعيـة بالتقيـد بالنـصوص القانونية.	3.8528	1.18457	مرتفع
7	نص نظام المرور الجديد على تطبيق عقوبة الغرامة المالية والسجن معاً علـى مرتكبي المخالفات التي تسببت في حوادث خطرة.	4.0584	1.12530	مرتفع
8	نص نظام المرور الجديد على تسجيل النقاط على السائقين المخالفين.	3.9695	1.13653	مرتفع
9	نص نظام المرور الجديد على جاهزية المركبة للتقليل من الحوادث المرورية.	4.0381	1.10335	مرتفع
10	تحديد السرعة على الطرقات يقلل من الحوادث المرورية.	4.1675	1.03494	مرتفع
11	نص النظام الحالي للمرور المعدل على ضرورة إرسـال الرسـائل الخاصـة بالتوعية المرورية عبر وسائل الإعلام	3.8071	1.21414	مرتفع
12	قلل نظام المرور الجديد من الحوادث المرورية في المملكة.	3.4772	1.33298	متوسط
-	**المتوسط الحسابي العام**	**3.8092**	**0.83165**	**مرتفع**

يتضح من نتائج الجدول السابق أن المتوسط الحسابي العام لإجابات أفراد العينة عن اثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور قد جاء مرتفعا وقد بلغ 3.809 ويمثل درجة تقدير مرتفعة، مما يعني أن تعديلات نظام المرور عملت على تقليل حوادث المرور، وقد حضيت جميع الفقرات بتقديرات متوسطة ومرتفعة.

النتائج المتعلقة بالسؤال الرابع: هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف العمر؟

جدول رقم (14)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية

لأفراد عينة الدراسة حسب العمر.

فئات المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
18- 25 سنة	3.7855	0.77383
26-35 سنة	3.6860	0.91969
36-45 سنة	3.9892	0.74633
أكثر من 45 سنة	4.0113	0.67219

يتضح من النتائج أعلاه وجود فروق ظاهرية بين المتوسطات الحسابية لأبعاد متغير العمر، ولمعرفة فيما إذا كانت تلك الفروق ذات دلالة إحصائية تم إجراء تحليل التباين الأحادي والجدول التالي يبين النتائج:

جدول رقم (15)

نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) لمعرفة اثر العمر في تعديلات نظام المرور

مصدر التبيان	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة F	الدلالة الإحصائية
بين المجموعات	6.816	3	2.272		
خلال المجموعات	264.997	390	0.679	*3.344	0.019
المجموع	271.813	393			

*** ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 0.05$).**

يظهر من الجدول أعلاه وجود اختلاف في تصورات المبحـوثين نحـو أثـر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف العمر، حيث بلغت قيمة ف المحسوبة 3.344 عند مستوى دلالة (α = 0.019) وهي معنوية عند مستوى دلالة (α ≥ 0.05). ولتحديد لصالح من كانت الفروق تم إجراء تحليـل اختبـار شـافييه للمقارنات البعدية، والجدول التالي يبين النتائج:

جدول رقم (16)

نتائج اختبار شافييه للمقارنات البعدية لمعرفة اثر العمر في التعديلات على نظام المرور

فئات المتغير	المتوسط الحسابي	18- 25 سنة	26-35 سنة	36-45 سنة	أكثر من 45 سنة
18- 25 سنة	3.7855	-	0.09952	*0.20372	*0.22577
26-35 سنة	3.6860	-	-	*0.30324	*0.32529
36-45 سنة	3.9892	-	-	-	0.02205
أكثر من 45 سنة	4.0113	-	-	-	-

*** ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة (α ≥ 0.05).**

يتضح من نتائج الجدول أعلاه أن الفروق كانت ذات دلالـة إحـصائية عنـد مستوى دلالة (α ≥ 0.05)، وقد كانت لصالح الفئات العمرية (36-45 سـنة، 45 سنة فأكثر) على حساب الفئة العمرية 18-25 سنة وقد بلغ فرق المتوسطات علـى التوالي (0.20372، 0.22577). ولصالح الفئات العمرية (36-45 سنة، 45 سـنة فأكثر) على حساب الفئة العمرية 26-35 سنة وقد بلغ فـرق المتوسـطات علـى التوالي (0.30324، 0.32529).

النتائج المتعلقة بالسؤال الخامس: هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثـر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف المستوى التعليمي.

جدول رقم (17)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية

لأفراد عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي.

فئات المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
ثانوية عامة فما دون	3.7046	0.87523
دبلوم	3.9098	0.73822
بكالوريوس	3.9224	0.83170
دراسات عليا	3.9282	0.61911

يتضح من النتائج أعلاه وجود فروق ظاهرية بين المتوسطات الحسابية لأبعاد متغير المستوى التعليمي، ولمعرفة فيما إذا كانت تلك الفروق ذات دلالة إحصائية تم إجراء تحليل التباين الأحادي والجدول التالي يبين النتائج:

جدول رقم (18)

نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) لمعرفة اثر المستوى التعليمي في تعديلات نظام المرور.

مصدر التبيان	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة F	الدلالة الإحصائية
بين المجموعات	4.544	3	1.515	2.210	0.086
خلال المجموعات	267.268	390	0.685		
المجموع	271.813	393			

يظهر من الجدول أعلاه عدم وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف المستوى التعليمي، حيـث بلغت قيمة ف المحسوبة 2.210 عند مستوى دلالة ($\alpha = 0.086$) وهي غير معنوية عند مستوى دلالة ($\alpha \geq 0.05$).

النتائج المتعلقة بالسؤال السادس: هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف المهنة؟

ومن اجل الإجابة عن هذا السؤال، تم إجراء اختبار (ت)، والجدول التالي يبين النتائج:

جدول رقم (19)

نتائج اختبار (T.test) لمعرفة اثر المهنة في تعديلات نظام المرور.

المهنة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T	الدلالة الإحصائية
سائق	250	3.8712	0.76213	1.966	0.05
رجال المرور	144	3.7005	0.93428		

*** ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 0.05$).**

يظهر من النتائج أعلاه وجود اختلاف في تصورات أفراد العينة نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف المهنة، حيث بلغت قيمة (ت) المحسوبة 1.966 عند مستوى دلالة ($\alpha = 0.05$) وهي معنوية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 0.05$). وقد كانت الفروق لصالح السائقين والبالغ متوسطهم الحسابي 3.8712 على حساب رجال المرور البالغ متوسطهم الحسابي 3.7005.

النتائج المتعلقة بالسؤال السابع: هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف الحالة الاجتماعية؟

جدول رقم (20)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية

لأفراد عينة الدراسة حسب الحالة الاجتماعية.

فئات المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
أعزب	3.8276	0.70691
متزوج	3.8063	0.86127
مطلق	3.7500	1.03169
أرمل	3.5833	2.03613

يتضح من النتائج أعلاه وجود فروق ظاهرية بين المتوسطات الحسابية لأبعاد متغير الحالة الاجتماعية، ولمعرفة فيما إذا كانت تلك الفروق ذات دلالة إحصائية تم إجراء تحليل التباين الأحادي والجدول التالي يبين النتائج:

جدول رقم (21)

نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) لمعرفة اثر الحالة الاجتماعية في تعديلات نظام المرور.

مصدر التبيان	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة F	الدلالة الإحصائية
بين المجموعات	0.237	3	0.079	0.113	0.952
خلال المجموعات	271.576	390	0.696		
المجموع	271.813	393			

يظهر من الجدول أعلاه عدم وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف الحالة الاجتماعية، حيث بلغت قيمة ف المحسوبة 0.113 عند مستوى دلالة ($\alpha = 0.952$) وهي غير معنوية عند مستوى دلالة ($\alpha \geq 0.05$).

النتائج المتعلقة بالسؤال الثامن: هل تختلف تصورات المبحوثين نحـو أثـر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف مكان الإقامة؟.

جدول رقم (22)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية

لأفراد عينة الدراسة حسب مكان الإقامة.

فئات المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
حضر	3.7635	0.86098
ريف	3.8813	0.78616
بادية	3.8813	0.78036

يتضح من النتائج أعلاه وجود فروق ظاهرية بين المتوسطات الحسابية لأبعاد متغير مكان الإقامة، ولمعرفة فيما إذا كانت تلك الفروق ذات دلالة إحـصائية تـم إجراء تحليل التباين الأحادي والجدول التالي يبين النتائج:

جدول رقم (23)

نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) لمعرفة اثر مكان الإقامة الاجتماعية في تعديلات نظام المرور.

مصدر التبيان	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة F	الدلالة الإحصائية
بين المجموعات	1.298	2	0.649	0.938	0.392
خلال المجموعات	270.514	391	0.692		
المجموع	271.813	393			

يظهر من الجدول أعلاه عدم وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف مكان الإقامة، حيث بلغت

قيمة ف المحسوبة 0.938 عند مستوى دلالة (α = 0.392) وهي غير معنوية عند مستوى دلالة (α ≥ 0.05).

النتائج المتعلقة بالسؤال التاسع: هل تختلف تصورات المبحوثين نحـو أثـر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف الجنسية؟.

جدول رقم (24)

نتائج اختبار (T.test) لمعرفة اثر الجنسية في تعديلات نظام المرور.

المهنة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T	الدلالة الإحصائية
سعودي	359	3.7890	82854.	1.549	0.122
غير سعودي	35	4.0167	84714.		

يظهر من النتائج أعلاه عدم وجود اختلاف في تصورات أفراد العينة نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف الجنسية، حيث بلغت قيمة (ت) المحسوبة 1.549 عند مستوى دلالة (α = 0.122) وهي غير معنويـة عنـد مستوى دلالة (α ≥ 0.05).

النتائج المتعلقة بالسؤال العاشر: هل تختلف تصورات المبحوثين نحـو أثـر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف سنوات الخبرة؟.

جدول رقم (25)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية

لأفراد عينة الدراسة حسب سنوات الخبرة

فئات المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
أقل من 5 سنوات	3.7877	0.76719
5-10 سنوات	3.9036	0.84506
أكثر من 11 سنة	3.7600	0.85863

يتضح من النتائج أعلاه وجود فروق ظاهرية بين المتوسطات الحسابية لأبعاد متغير سنوات الخبرة، ولمعرفة فيما إذا كانت تلك الفروق ذات دلالة إحـصائية تـم إجراء تحليل التباين الأحادي والجدول التالي يبين النتائج:

جدول رقم (26)

نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) لمعرفة اثر سنوات الخبرة الاجتماعية في تعديلات نظام المرور.

مصدر التبيان	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة F	الدلالة الإحصائية
بين المجموعات	1.497	2	0.749	1.083	0.340
خلال المجموعات	270.315	391	0.691		
المجموع	271.813	393			

يظهر من الجدول أعلاه عدم وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف سنوات الخبرة، حيث بلغت قيمة ف المحسوبة 1.083 عند مستوى دلالة ($\alpha = 0.340$) وهي غير معنوية عند مستوى دلالة ($\alpha \geq 0.05$).

2.4 مناقشة النتائج.

فيما يلي عرضاً لمناقشة النتائج:

1. توصلت الدراسة إلى أن المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة عن أسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية قد جاء مرتفعاً. وقد بينت النتائج أن أكثر الأسباب أهمية من وجهة نظر أفراد العينة كانت على التوالي: السرعة الزائدة والتجاوزات في المنحنيات، قطع الإشارة الحمراء والتجاوز من اليمين، الانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة دون انتظار، الطرق الضيقة والالتواءات، الجمال السائبة، الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، التسابق مع سيارة أخرى، الانشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة، الدوران الخاطئ، والمفاجئ، التجاوز بدون استخدام الإشارات (أضواء السيارة)، تغيير المسار بدون استعمال الإشارات، عدم تصريف المياه خلال الأمطار، تعاطي الخمور، التوقف الخاطئ، الغبار والأتربة. وتعزو الدراسة أسباب حوادث المرور إلى عدم تقيد بعض السائقين بنظام المرور المعمول به

بالمملكة باستثناء بعض الأسباب الواردة والتي لا علاقة للسائق بها مثل الجمال السائبة وعدم تصريف مياه الأمطار والغبار والأتربة. وتتفق نتيجة هذا السؤال مع ما جاء به (النافع والسيف، 1984) في دراستهما التي توصلت إلى أن أهم أسباب حوادث المرور كانت السرعة الزائدة، والتجاوزات فـي المنحنيـات، والطرق الضيقة، والتجاوز بدون استخدام الإشارات، وتغيير المـسار بـدون استعمال الإشارات، والانشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة، والإسراع المفـاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، والانطلاق بمجرد غلـق الإشـارة المعاكـسة دون انتظار، والتسابق مع سيارة أخرى، وقطع الإشارة الحمراء، والتجـاوز مـن اليمين. وتلتقي نتيجة هذا السؤال جزئياً مع نتيجة دراسة (قشقري، 1996) التي بينت نتائجها أن الحوادث في المملكة العربية السعودية ومنطقة الرياض ترجع إلى ارتكاب مخالفتين رئيسيتين هما السرعة وعدم التقيد بإشارات المرور. كما تلتقي هذه النتيجة مع نتائج دراسة (الغامدي، 1997) التـي أشـارت إلـى أن أسباب الحوادث المرورية تمثلت في السرعة الزائدة، وقطع إشـارة المـرور، والتجاوز الخاطئ، والدوران الخاطئ، والتوقف الخاطئ والمسكرات، وأسباب أخرى. وتتفق هذه النتيجة كذلك مع نتائج دراسة (فرج، 1997) التي توصلت إلى أن أهم أسباب حوادث المرور التهاون بالحياة، والتهاون بحياة الآخـرين، والتهاون بالسيارة، والرغبة في تأكيد الذات، والـشعور بالوحـدة والانـشغال بالأغاني، وعدم الخوف من الدوريات، ومراقبتها وعـدم الـوعي بـالحوادث المرورية، والانشغال بأشياء أخرى أثناء القيادة، والغاية فـي الوصـول إلـى الهدف وعدم وجود دوريات في الطريق وقلة الصبر. وتتفق هذه النتيجة مـع نتيجة دراسة كل من ماكينا وهورسـويل (Mckenn & Horswill, 2006) التي بينت نتائجها أن الحديث مع قائد السيارة أثناء الـسير أو الحـديث فـي التليفون الخلوي يزيد من أخطاء القيادة، ويقلل الاستجابات السليمة أثناء قيـادة السيارة. وتتفق هذه النتيجة كذلك مع نتيجة دراسة كل من لابـوتي وكيـسينن (Laapotti & Keskinen, 1998) التي أشارت بعـض نتائجهـا إلـى أن

السائقين الذكور يقودون السيارات بسرعة كبيرة وتحت تأثير تعاطي الكحـول غالبا في حالة حوادث فقدان التحكم أكثر من أنواع الحوادث الأخرى.

2. وقد بينت النتائج أن المتوسط الحسابي العام لإجابات أفراد العينة عـن أكثـر المخالفات المرورية حدوثا قد جاء مرتفعاً، وأن أكثـر المخالفـات المروريـة حدوثاً كانت على التوالي: السرعة الزائدة، قطع إشارات المرور، التفحيط فـي الشوارع العامة، عدم إبراز رخصة السائق، عدم التزام السائق بالمسار، عـدم وضع حزام الأمان، حمولات زائدة، عجز إبراز استمارة السيارة، عدم جاهزية المركبة، عدم التقيد بمسافات الأمان، تناول الخمور أثناء القيـادة، الانـشغال بالهاتف الجوال أثناء القيادة. وهذا مرده لسلوك بعض السائقين في عدم التقييـد بنظام المرور بالرغم من إجراءات إدارة المرور في العمل على ضبط سـلوك السائقين والمتمثلة في المخالفـات بإشـكالها المتعـددة والتوعيـة المروريـة والإرشادات وخلافه.

3. كما توصلت الدراسة إلى أن المتوسط الحسابي العام لإجابات أفراد العينة عن اثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور قد جاء مرتفعا، مما يعني أن التعديلات على نظام المرور المعمول به حالياً قد عملت على تقليل حوادث المرور. وتلتقي هذه النتيجة مع نتيجة دراسة (العنزي، 1997) التي توصـلت إلى الحاجة إلى تغيير نظام المرور الحالي، وتبني مفهوم جديد للجزاءات فـي أنظمة المرور في المملكة العربية السعودية إضافة إلـى التعـويض أو جبـر الأضرار الناجمة عن حوادث المرور. وتختلف هذه النتيجة مع نتيجة دراسـة كل من (بوظريفة وتير وبوكابوس، 2000) التي بينت نتائجها بـأن الـسائقين رغم إدراكهم لأهمية قانون المرور الجديد، فإنهم لا يعتقـدون أنـه سـيحدث تغييرات جذرية على سلوك السائقين، إذ أن (86.7%) مـنهم يعتقـدون بـأن القانون يحتاج إلى جدية وإمكانيات لتطبيقه، كما بينت النتائج بأن هناك شرائح اجتماعية ومهنية لا تحترم قانون المرور أكثر من غيرها. وأن هنـاك عـدة أسباب ومظاهر لعدم احترام قانون المرور لا يمكن معالجتها بالاعتماد علـى قانون المرور الجديد لوحده. وأن حوادث المرور هي مسؤولية الجميع وكـذا

الأمر بالنسبة للتوعية والتحسيس بمخاطرها. كما تتفق هذه النتيجة جزئياً مع نتيجة دراسة (المالك، 2004) والتي أشارت نتائجها إلى أن 49% من عينة الدراسة يطالبون بضرورة تطبيق عقوبة الغرامة المالية والسجن معا على مرتكبي المخالفات التي تسببت في حوادث خطرة، بينما 10.5% فقط يطالبون في تسجيل النقاط على السائقين. كما تتفق نتيجة هذا السؤال مع نتيجة دراسة (منصور، 2009) التي بينت نتائجها أن تعديلات قانون المرور تقلل من أخطار حوادث المرور.

4. وتوصلت الدراسة كذلك إلى وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف العمر، وقد كانت الفروق لصالح الفئات العمرية (36-45 سنة، 45 سنة فأكثر) على حساب الفئة العمرية 18-25 سنة. ولصالح الفئات العمرية (36-45 سنة، 45 سنة فأكثر) على حساب الفئة العمرية 26-35 سنة. وهذا يعني أن الفئات العمرية الأكبر هي الأكثر تصوراً وإدراكاً لأثر التعديلات على نظام المرور في تقليل حوادث المرور.

5. كما بينت النتائج عدم وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف المستوى التعليمي. ويعني ذلك أن جميع أفراد عينة الدراسة على اختلاف مستوواياتهم التعليمية يدركون اثر التعديلات على نظام المرور في تقليل حوادث المرور.

6. وجود اختلاف في تصورات أفراد العينة نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف المهنة، حيث كانت الفروق لصالح صاحب المركبة على حساب رجال المرور. ومرد ذلك إلى تقيد بعض أصحاب المركبات بنظام المرور الحالي وتعديلاته خوفاً من المخالفات المرورية وبالتالي كان إدراكهم لأثر التعديلات على نظام المرور في تقليل حوادث المرور أكبر من رجال المرور.

7. وقد أظهرت النتائج عدم وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف الحالة الاجتماعية.

وهذا معناه أن جميع أفراد العينة باختلاف حالاتهم الاجتماعية يدركون اثر التعديلات على نظام المرور في تقليل حوادث المرور.

8. وتوصلت الدراسة كذلك إلى عدم وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف مكان الإقامة. وهذا معناه أن نظام المرور الحالي المعمول به وتعديلاته يطبق على جميع مناطق المملكة بدون استثناء الأمر الذي أدى إلى تشابه وجهات نظر أفراد العينة القاطنين في المدن والقرى والبوادي.

9. كما بينت النتائج عدم وجود اختلاف في تصورات أفراد العينة نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف الجنسية. فالسعوديين وغير السعوديين يدكون اثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور كون النظام يطبق على السائقين في المملكة العربية السعودية على اختلاف جنسياتهم.

10. أظهرت النتائج عدم وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف سنوات الخبرة. وهذا معناه أن السائقين ورجال المرور وباختلاف سنوات خبراتهم يتفقون في الرأي على أثر التعديلات على نظام المرور في التقليل من حوادث المرور.

3.4 التوصيات.

اعتمادا على النتائج السابقة، يمكن إيراد التوصيات التالية:

1. اتخاذ إجراءات رادعة بحق مرتكبي المخالفات المرورية وخاصة السرعة الزائدة، وقطع الإشارة الحمراء والتجاوز من اليمين، والتفحيط في الشوارع كونها الاكثر تسببا في الحوادث المرورية.

2. معالجة مشكلة الجمال السائبة، ومشكلة تصريف مياه الأمطار، لان تلك المشاكل تسبب دوما حوادث مرورية خطيرة.

3. بهدف تقليل المخالفات المرورية، ولعدم تمكن رجال المرور من التواجد أمام الإشارات الضوئية، توصي الدراسة أن يكون هناك بعض المتعـاونين مـن المدنيين مع رجال المرور على أن يزودون بطاقات رسمية.
4. بالنظر إلى ازدياد أعداد السيارات وأعداد السائقين وخاصة من صغار السن، توصي الدراسة بأن يتم مراجعة نظام المرور المعمول به حالياً بشكل دوري.
5. رفع السن الذي يؤهل الفرد لقيادة المركبات.
6. تشجيع الأبحاث والدراسات حول المخالفات والحـوادث المروريـة والأخـذ بنتائجها وتوصياتها على محمل الجد، لان العمـل علـى تقليـل الحـوادث المرورية والمخالفات المتسببة في ذلك من مسؤولية الجميع في المملكة.

المراجع.

أ- المراجع العربية.

ابن منظور، أبي الفضل جمل الدين، (د.ن)، **لسان العرب**، دار بيروت، بيروت.

البداينة، ذياب، (1993)، **عزو مسؤولية حوادث السير: دراسة تجريبيـة**، مؤتـة للبحوث والدراسات، المجلد الثامن، العدد الثالث، ص ص: 9-42.

بوظريفة، حمو وتير، رضا وبوكابوس، أحمد، (2000)، **مدى فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر في الحد من المخالفات المرورية المرتكبة من طـرف السائقين، دراسة ميدانية على عينـة مـن الـسائقين**، مخبـر الوقايـة والأرغنوميا، جامعة الجزائر.

بوني، أحمد (1987)، **الجوانب النفسية لمشكلات حوادث المـرور**، ط1، الهيئـة القومية للبحث العلمي، ليبيا.

البيلي، مصطفى، (1986)، **المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه**، كليـة الـشرطة، مصر.

الثنيان، فهد، (1997)، **مدى إسهام التلفزيون السعودي فـي التعريـف بأخطـار الحوادث المرورية للطلاب وسبل الوقاية منها**، رسـالة ماجـستير غيـر منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

الحميد، عبد العزيز، (1998)، **الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حـوادث المرور**، سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، جامعة الملك سعود، الرياض.

السيف، خالد، (1992)، **تقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المروريـة**، رسالة ماجستير غير منشورة، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض.

السيف، عبد الجليل والشربيني، زكريا وملا، نبيل، (1990)، **دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في منطقة مكة المكرمة**، المنطقـة الـشرقية ووسائل تلافيها، مطابع جامعة الملك سعود، الرياض.

الصبحي، عبد العزيز، (1998)، **الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، دراسة مقارنة بين الرياض وجدة**، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

العنزي، فهد، (1997)، **نحو حل شامل لقضايا السير في المملكة العربية السعودية**، سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية(20- 23) شعبان ، جامعة الملك سعود.

الغامدي، علي، (1997) **الأسباب والآثار لحوادث المرور في المملكة العربية السعودية**، سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية(20- 23) شعبان، جامعة الملك سعود.

فرج، عبد اللطيف، (1997)، **الأسباب النفسية للسرعة الزائدة وكيفية معالجة ذلك في منهج الدراسة الثانوية بالمملكة العربية السعودية**، بحث مقدم للمؤتمر الوطني للسلامة المرورية، جامعة الملك سعود.

قشقري، أمين (1996)، **خصائص الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية واتجاهاتها بمنطقة الرياض**، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

المالك، صالح، (2004)، **الضبط المروري وتشعب المهام**، ورقة عمل مقدمة إلى المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية 4-7 شعبان**،** الجزء الأول، جامعة الملك سعود.

مخاف، شاكر، أ، (1998)، **الإعلام والتوعية المرورية**، دار علاء الدين للنشر والتوزيع والترجمة، دمشق، سوريا.

مخاف، شاكر، ب، (1998)، **دراسة في الإعلام والتوعية المرورية**، ط1، منشورات علاء الدين، دمشق، سوريا.

المطيري، عقاب، (1992)، **حوادث المرور**، ط2، مطابع دار الثقافة العربية، الرياض.

المعايرجي، محمد، (1984)، سيكولوجية الحوادث، **المجلة الجنائية القومية**، ع3، م(7)، ص ص 12-19.

المملكة العربية السعودية، وزارة الداخلية، الأمن العام، **نظام المرور رقـم، م/49**، لسنة 1391هـ.
المملكة العربية السعودية، وزارة الداخلية، الأمن العام، **نظام المـرور** رقـم م/85 تاريخ 1428/10/26 واللائحة التنفيذية له.
المملكة العربية السعودية، وزارة الداخلية، الأمن العـام، الإدارة العامـة للمـرور، منطقة حائل، **إحصائية الحوادث المرورية من عام 2006-2009.**
منصور، محمد، (2009)، العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالـة لبعض متغيرات الشخصية، **مجلة العلوم التربوية والنفسية**، المجلـد 10، العدد2، ص ص 59-86.
النافع، عبد الله والسيف، خالد، (1984)، **الخصائص النفسية والاجتماعية لـسلوك قيادة السيارات بالمملكة العربية السعودية**، بحث تكليف من اللجنة الوطنية لسلامة المرور، الإدارة العامة لبرامج المنح، الرياض.
الهبدان، إبراهيم، (1994)، **إدخال حالات حوادث الطرق بمستـشفى الملـك فهـد الجامعي بالخبر**، سجلات الندوة العالمية لحـوادث المـرور علـى الطـرق، مستشفى قوى الأمن، الرياض.
الهماش، مطلق، (2003)، **المرور ثقافة –تقنيات متقدمة- قواعد نظامية**، مكتبـة الكملك فهد الوطنية، الرياض، السعودية.

ب- المراجع الأجنبية.

Al-Ashiekh, M. (1996), **Analysis of Traffic Injuries and Fatalities in Riyadh: Epidemiological Study**, College of Eng, King Saud University, Riyadh.
Golias, J.(1993), Aspects of Road Accident Death Analyses, **Journal of Transportion Engineering ASCE**, Vol(118), No(2), 299-311.
Gregersen. N, (1996), young drivers overestimation of their own Skills: An experiment on the relation Between Training Strategy and Skills, **Accident Analysis and prevention.** Vol (4), No(7), PP 73-85.
Kerr, W., (1957), Complementary Theories of Safety Psychology, **Journal of Social Psychology,** 45(3), pp 3-11.

Laapotti, S & Keskinen, E, (1998), Diffeerences in fatal loss of control accident Between Young Male and Female Drivers**, analysis and prevention**. Vol(1), No(3), PP 31-65.

Makenna, F, & Horswill, M, (2006), Risk Taking From The Participant's Perspective: The Driving and Accident Risk, **Health Psychology** , 25(2), pp 163-170.

Mathews, (1991), Personality Correlated of Driver Stress, Personality and Individual Differences, **Journal of Modern optics**, 53(99), PP 1343-1362.

Mathews, M & Moran, A, (1986), Age Difference in Male Drivers Perception of Accident Risk: The Role of Perceived Driving Ability, Special Issue**:** Youth and Traffic Accident**, Risk Accident Analysis & Prevention**.

Sanchez, M & Angels, Q, (2005), Prevention of Traffic Accident: The Assessment of Perceptual –Motor Alterations Befor Obtaining Driving License, Alongitudinal Study of The First Years of Driving, **Brain Injury**, 19(3), pp 189-196.

الملحق(أ)

الاستبانة

بسم الله الرحمن الرحيم

الاستبانة

أخي المكرم.......................................

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

أرجو منكم التكرم بالإجابة عن الاستبانة المرفقة بقصد دراسة بعنوان: انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية. علماً بأن الإجابات الواردة إلينا من طرفكم سيتم التعامل معها فقط لغايات البحث العلمي، وبسرية تامة.

شاكرا لكم تعاونكم................

الباحث

مقرن الرشيدي

جامعة مؤتة/ كلية العلوم الاجتماعية

قسم علم الاجتماع/ ماجستير علم الجريمة

الجزء الأول: أرجو التكرم بوضع إشارة (x) في المربع الذي ينطبق على حالتك:

1- العمر	❑ 18- 25 سنة	❑ 26-35 سنة
	❑ 36-45 سنة	❑ أكثر من 45 سنة
2- المستوى التعليمي	❑ ثانوية عامة فما دون	❑ دبلوم
	❑ بكالوريوس	❑ دراسات عليا
3- المهنة	❑ صاحب مركبة (أو سائق)	❑ رجل مرور
4- الحالة الاجتماعية	❑ أعزب	❑ متزوج
	❑ مطلق	❑ أرمل
5- مكان الإقامة	❑ حضر	❑ ريف
	❑ بادية	
6- الجنسية	❑ سعودي	❑ جنسيات أخرى
7- سنوات الخبرة	❑ اقل من 5 سنوات	❑ 5 – 10 سنوات
	❑ أكثر من 11 سنة	

الجزء الثاني: تعد الفقرات التالية أسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية، راجياً التكرم بوضع إشارة (x) في المربع الذي يناسب اختيارك:

الرقم	الفقرة	موافق بشدة	موافق	لا اعلم	غير موافق	غير موافق بشدة
1	السرعة الزائدة والتجاوزات في المنحنيات					
2	الطرق الضيقة والالتواءات.					
3	التجاوز بدون استخدام الإشارات (أضواء السيارة)					
4	تغيير المسار بدون استعمال الإشارات					
5	الانشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة					
6	الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها					
7	الانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة دون انتظار					
8	التسابق مع سيارة أخرى					
9	قطع الإشارة الحمراء والتجاوز من اليمين					
10	الدوران الخاطئ، والمفاجئ					
11	التوقف الخاطئ					
12	تعاطي الخمور					
13	عدم وجود دوريات دائما على الطريق.					
14	التهاون بالحياة وبحياة الآخرين.					
15	التهاون بالسيارة والرغبة في تأكيد الذات					
16	الشعور بالوحدة والانشغال بالأغاني					
17	عدم الخوف من الدوريات ومراقبتها					
18	الانشغال بالهاتف الجوال أثناء القيادة.					
19	عدم فاعلية الحملات الوقائية والإرشادية.					
20	عدم فاعلية الجزاءات والعقوبات على المخالفين.					
21	عدم ملائمة الطرق للسير عليها.					
22	ضعف البنية التحتية غير المناسبة.					
23	هندسة الطرق غير مناسبة.					
24	الحفر والمطبات.					
25	عدم وضوح الرؤيا بسبب الطريق.					
26	عدم تصريف المياه خلال الأمطار.					
27	الغبار والأتربة.					
28	الجمال السائبة.					
29	أخرى حددها لطفاً	....		....		

الجزء الثالث: تعد الفقرات التالية أكثر المخالفات المرورية التي ارتكبتها أو تحدث في المملكة العربية السعودية، راجياً التكرم بوضع إشارة (x) في المربع الذي يناسب اختيارك

الرقم	الفقرة	موافق بسدة	موافق	لا اعلم	غير موافق	غير موافق بشدة
1	عدم وضع حزام الأمان.					
2	السرعة الزائدة.					
3	عدم جاهزية المركبة.					
4	عدم التزام السائق بالمسار.					
5	تناول الخمور أثناء القيادة.					
6	قطع إشارات المرور.					
7	الانشغال بالهاتف الجوال أثناء القيادة.					
8	إدخال الإضافات على جسم المركبة.					
9	الاصطفاف المزدوج.					
10	التدخين أثناء القيادة.					
11	حمولات زائدة.					
12	عدم التقيد بمسافات الأمان.					
13	عجز إبراز استمارة السيارة.					
14	عدم إبراز رخصة السائق.					
15	التفحيط في الشوارع العامة.					
16	**أخرى حددها لطفاً.**			....		....
				....		....
				....		....
				....		....
				....		....

الجزء الرابع: تتناول الفقرات التالية أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور. راجيا التكرم بوضع إشـارة (x) أمـام الاختيار الذي يناسب إجابتك

الرقم	الفقرة	موافق بشدة	موافق	لا اعلم	غير موافق	غير موافق بشدة
1	لقد انخفضت الحوادث بسبب النظام الحالي المعدل.					
2	تضمن النظام الحالي المعدل للمـرور مفهـوم جديـد للجزاءات للمخالفين والمتسببين في الحوادث.					
3	التعويض أو جبر الأضرار الناجمة عن حوادث المرور التي نص عليها النظام الجديد فاعلة فـي تقليـل تلـك الحوادث.					
4	عالج النظام الحالي للمرور مختلف أشكال المخالفـات المرورية.					
5	نظام المرور الجديد سيحدث تغييـرات جذريـة علـى سلوك السائقين.					
6	يلزم نظام المرور الجديد مختلف الشرائح الاجتماعيـة بالتقيد بالنصوص القانونية.					
7	نص نظام المرور الجديد على تطبيق عقوبة الغرامـة المالية والسجن معاً على مرتكبي المخالفات التي تسببت في حوادث خطرة.					
8	نص نظام المرور الجديد على تـسجيل النقـاط علـى السائقين المخالفين.					
9	نص نظام المرور الجديد على جاهزية المركبة للتقليـل من الحوادث المرورية.					
10	تحديد السرعة على الطرقـات يقلـل مـن الحـوادث المرورية.					
11	نص النظام الحالي للمرور المعدل على ضرورة إرسال الرسائل الخاصة بالتوعية المرورية عبر وسائل الإعلام					
12	قلل نظام المرور الجديد من الحوادث المروريـة فـي المملكة.					

الملحق(ب)

خطاب تسهيل المهمة